



**Universidade de Brasília - UnB  
Instituto de Ciências Humanas - ICH  
Departamento de Serviço Social - SER  
Programa de Pós-Graduação em Política Social - PPGPS**

**RENATO SOARES DE AQUINO**

**EXPRESSÕES E TENDÊNCIAS DO TRABALHO UBERIZADO: UMA  
ANÁLISE DO MOTORISTA DE APLICATIVO DA UBER A PARTIR DA  
REALIDADE DE BELÉM-PA**

**BRASÍLIA  
2023**

**RENATO SOARES DE AQUINO**

**EXPRESSÕES E TENDÊNCIAS DO TRABALHO UBERIZADO: UMA  
ANÁLISE DO MOTORISTA DE APLICATIVO DA UBER A PARTIR DA  
REALIDADE DE BELÉM-PA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Política Social – PPGPS da Universidade de Brasília, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do título de Mestre em Política Social.

**Área de Concentração: Estado, Política Social e Cidadania.**

Orientador: **Prof. Dr. Reginaldo Ghiraldelli**

**BRASÍLIA  
2023**

Ficha catalográfica elaborada automaticamente,  
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

Ae Aquino, Renato Soares de  
EXPRESSÕES E TENDÊNCIAS DO TRABALHO UBERIZADO: UMA  
ANÁLISE DO MOTORISTA DE APLICATIVO DA UBER A PARTIR DA  
REALIDADE DE BELÉM-PA / Renato Soares de Aquino; orientador  
Reginaldo Ghiraldelli. -- Brasília, 2023.  
175 p.

Dissertação (Mestrado em Política Social) -- Universidade  
de Brasília, 2023.

1. Uberização. 2. Precarização do trabalho. 3. Questão  
Social. 4. Belém. I. Ghiraldelli, Reginaldo, orient. II.  
Título.

**RENATO SOARES DE AQUINO**

**EXPRESSÕES E TENDÊNCIAS DO TRABALHO UBERIZADO:  
UMA ANÁLISE DO MOTORISTA DE APLICATIVO DA UBER A  
PARTIR DA REALIDADE DE BELÉM-PA**

Data da Aprovação: \_\_\_\_\_

Conceito: \_\_\_\_\_

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Dr. Reginaldo Ghiraldelli (Orientador) - PPGPS/UNB

---

Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Cilene Sebastiana da Conceição Braga (Examinadora Externa) -  
PPGSS/UFPA

---

Prof. Dr. Roberto Goulart Menezes (Examinador Interno) - IREL/UNB

---

Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Michelly Ferreira Monteiro Elias (Suplente) – PPGPS/UNB

*Aos que foram, aos que ficaram e aos  
que chegarão.*

## AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a Deus por tudo que fez e faz por mim, pelos inúmeros momentos que pensei em desistir, mas o senhor, na sua infinita compreensão sempre estendeu a mão a esse seu filho, estando comigo em todos os momentos da minha vida, guiando meus passos sempre na busca dos meus objetivos. A minha intercessora Nossa Senhora de Nazaré (minha Nazinha) por todas as bênçãos e força no decorrer dessa jornada.

À minha família por sempre ficar comigo, me apoiando e me auxiliando na busca dos meus sonhos, me fazendo ter vontade de seguir a diante e almejar diversas conquistas que serão minhas e também deles. Ao meu pai por todo o apoio e compreensão no decorrer da vida e por ser essa pessoa maravilhosa, que sempre esteve presente, auxiliando seus filhos, obrigado!

A minha Avó que hoje não se encontra nesse plano, mas que sempre esteve e está comigo, muito obrigado.

A minha tia (Jorgeane) pelos inúmeros incentivos, por sempre me acolher como seu filho e por todo o cuidado e carinho.

Agradeço em especial à mulher mais extraordinária, guerreira e batalhadora que eu conheço que serve como minha fonte de inspiração todos os dias, Joelma Soares (Minha Mãe), que em meio a tantas dificuldades e problemas no decorrer de sua vida, nunca se deixou abalar, nunca desistiu dos seus sonhos, pensando sempre de forma positiva. Obrigado pelos incentivos diários, por todo esforço que você fez para nós (seus filhos) sempre terem o melhor, por todos os puxões de orelha envolvendo escolas e até a pós graduação (risos). Por todo apoio que você sempre me deu, e principalmente agradeço pelas vezes que me encontrava aos prantos na cama e você sempre com as palavras certas vinha me consolar, me fazendo enxergar o lado positivo de cada situação. Mais uma vez, meu muito obrigado, que posso repetir cem milhões de vezes, mas nunca irá expressar o quanto sou agradecido por Deus ter nos colocado lado a lado nessa caminhada.

Também agradeço a minha irmã, que contribui imensamente em minha vida, obrigado, mesmo você não se dando conta, sempre me auxiliou e me fez seguir a diante.

Aos meus anjos Maria Eduarda e Manuelle Beatriz, por me mostrarem o verdadeiro sentido do amor. Obrigado, vocês me fazem lutar pelos meus sonhos.

E aos meus amigos, Caroline Leão, Sara Martins e Derick ferro, obrigado por compartilharem os prazeres e desprazeres da vida, agradeço por se fazerem presentes em minha vida e por estarem sempre dispostos à uma boa conversa e lamentações.

Um parágrafo especial a Caroline Leão, por entrar em minha vida e permanecer nela, muito obrigado por ser amiga, por ser ouvinte, por ser conselheira e por puxar minha orelha quando necessário, agradeço ao universo por cruzar nossas vidas e nos fazer compartilhar essa caminhada juntos, torcendo um pelo sucesso do outro, se ajudando e se empurrando nessa selva de pedras que é a vida.

Aos amigos que a vida nos encaminhou a direções opostas, meu muito obrigado.

Um agradecimento especial ao meu namorado, Uanderson Pinheiro, que além de namorado é meu companheiro, meu parceiro de vida e meu melhor amigo. Obrigado por estar comigo, por me acompanhar e me apoiar, obrigado por ser abrigo e por me acolher em momentos difíceis, será sempre a gente contra o mundo, um apoiando o outro.

Em especial a Prof.<sup>a</sup> Ma. Maria Leonice por todo o apoio e dedicação em minha caminhada acadêmica, obrigado por todo o incentivo e por acreditar em mim. Agradeço também a Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Caroline Barisão por ser esse ser humano tão incrível, que não mede esforços para repassar seus conhecimentos, sempre com humildade e entusiasmo. Se hoje estou prestes a conseguir o título de mestre, essas duas mulheres contribuíram imensamente para esse sonho se torna realidade, muito obrigado.

A meu orientador Prof. Dr. Reginaldo Ghiraldelli pelo seu incentivo, compreensão e sempre belas palavras que auxiliaram na concretização desse trabalho. Obrigado, por ser esse profissional maravilhoso, é um exemplo do docente que quero me tornar, sem sua paciência, contribuições e orientações esse trabalho não seria possível.

E para finalizar, agradeço a mim, por não desistir, mesmo diante dos entraves da vida, das dificuldades, das inúmeras crises de ansiedade e de pânico, ainda sim perseverarei, me abracei ao apoio daqueles que me amam e segui em frente, lutei e resistir e estou aqui, sendo assim como anos atrás (fui o primeiro de uma família a entrar e concluir a graduação em uma universidade federal), novamente sou o primeiro de uma família a concluir uma pós graduação. Sou o filho do pedreiro e da operária que está se tornando mestre. Obrigado!

*Presentemente eu posso me considerar  
um sujeito de sorte  
Porque apesar de muito moço, me sinto  
são e salvo e forte  
E tenho comigo pensado, Deus é  
brasileiro e anda do meu lado  
E assim já não posso sofrer no ano  
passado  
Tenho sangrado demais, tenho chorado  
pra cachorro  
Ano passado eu morri, mas esse ano eu  
não morro  
Tenho sangrado demais, tenho chorado  
pra cachorro  
Ano passado eu morri, mas esse ano eu  
não morro  
Ano passado eu morri, mas esse ano eu  
não morro  
Ano passado eu morri, mas esse ano eu  
não morro*

***Sujeito de sorte - Belchior***

## RESUMO

Esta dissertação tem como objeto de estudo a uberização como precarização do trabalho e sua relação com as necessidades de reprodução do acúmulo do capital no contexto da realidade de Belém do Pará. Logo, a pesquisa busca compreender o processo de uberização do trabalho, o qual se caracteriza pelo tripé terceirização, informalidade e flexibilidade, adota processos de subcontratação, incentiva a emergência de pequenos negócios com o culto ao empreendedorismo e à produção em massa de pessoas nano-empendedoras. Se utiliza a empresa Uber como um modo de exemplificar na prática essa relação. A pesquisa analisa as condições e transformações provocadas pelo processo de uberização do trabalho na vida de trabalhadores/as uberizados/as do município de Belém (PA). Orientando-se pelo método materialista histórico e dialético, sua metodologia baseia-se em um estudo de caráter exploratório, com abordagem qualitativa, tendo como sujeitos da pesquisa trabalhadores/as da plataforma digital de transporte para aplicativos da empresa Uber, sendo homens e mulheres com idades a partir de 18 anos, com grau de escolaridade e rendas variadas, residentes no município de Belém. Como critério para inclusão na participação da pesquisa, foram selecionados/as motoristas que possuem cadastros ativos, com período mínimo de 6 meses de adesão no aplicativo da empresa em questão. Além disso, a pesquisa de campo envolveu entrevistas semiestruturadas, para a coleta de dados, utilizando um roteiro com questões abertas e fechadas, sendo entrevistados/as 8 motoristas da plataforma de motoristas da empresa Uber, escolhidos/as a partir de aplicativos de mensagens, redes sociais e corridas chamadas pelo autor dessa dissertação. Os resultados alcançados apontaram para uma falaciosa relação entre essa empresa e seus/suas trabalhadores/as, os/as quais tem suas relações de trabalho descaracterizadas e assumem uma suposta autonomia no trabalho, porém o que se constatou é que esses/as trabalhadores/as estão em uma relação de trabalho precário, sendo explorados/as e submetidos/as a uma intensa jornada de trabalho, sem nem um tipo de garantia trabalhista, colocando suas vidas e saúde em risco diariamente para poderem sobreviver. Tudo isso se torna possível a partir do cenário econômico e social do país, bem como do lócus da pesquisa e pelo fato da referida empresa transformar esse/a trabalhador/a em trabalhador/a *just in time*, e adotar a forma de assalariamento por peça.

**Palavras-chave:** uberização; precarização do trabalho; questão social; Belém.

## ABSTRACT

**This dissertation has as object of study the uberization as precariousness of work and its relation with the reproduction needs of capital accumulation in the context of the reality of Belém do Pará. Therefore, the research seeks to understand the process of uberization of work, which is characterized as a new form of control and organization of work in contemporary capitalism, using the company Uber as a way to exemplify this relationship in practice. The research analyzes the conditions and transformations caused by the process of uberization of work in the lives of uberized workers in the city of Belém (PA). Guided by the historical and dialectical materialist method, its methodology is based on an exploratory study, with a qualitative approach, having as research subjects workers of the digital transport platform for applications of the company Uber, being men and women with ages from 18 years old, with different levels of education and income, living in the municipality of Belém. As a criterion for inclusion in the research participation, drivers who have active registrations, with a minimum period of 6 months of membership in the application of the company in question, were selected. In addition, the field research involved semi-structured interviews, for data collection, using a script with open and closed questions, being interviewed 8 drivers from the platform of drivers of the company Uber, chosen from messaging applications, social networks and races called by the author of this dissertation. The results achieved point to a fallacious relationship between this company and its workers, whose work relationships are mischaracterized and assume a supposed autonomy at work, but what was found is that these workers they are in a precarious work relationship, being exploited and subjected to an intense workday, without even a type of labor guarantee, putting their lives and health at risk on a daily basis in order to survive. All of this becomes possible based on the economic and social scenario of the country, as well as the locus of the research and the fact that the referred company transforms this worker into a just-in-time worker, and adopts the form of piece wages.**

**Key words:** uberization; precarious work; social issues; Belém.

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Taxa de Desocupação Total e Por Sexo, no Brasil, Pará e Belém .....	21
Tabela 2: Evolução da Taxa de Informalidade no Brasil, no Norte e no Pará, do 1º trimestre de 2019 ao 1º trimestre de 2022. ....	23
Tabela 3: Taxa Média Anual de Desocupação no Brasil (2017-2022) .....	89
Tabela 4: Panorama do mercado de trabalho brasileiro de 2019-2023.....	108
Tabela 5: Panorama do mercado de trabalho brasileiro de 2019-2023. Recorte Grandes Regiões: Norte .....	109

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Perfil dos(as) entrevistados(as) da pesquisa. ....	30
Quadro 2: Locais e horários da realização das entrevistas .....	31
Quadro 3: Experiências profissionais antes da empresa Uber.....	100
Quadro 4: Sobre o tempo gasto dirigindo para a empresa Uber.....	104
Quadro 5: Situações de risco .....	119
Quadro 6: Aplicativos que os(as) entrevistados(as) utilizam/trabalham .....	125
Quadro 7: a pandemia da Covid-19 e o trabalho de motorista da Uber .....	133

## **LISTA DE GRÁFICOS**

Gráfico 1: Taxa de desocupação no Brasil e nas grandes regiões ..... 21

Gráfico 2: Evolução da Taxa de Desalento no Brasil, no Norte e no Pará, do 1º trimestre de 2019 ao 1º trimestre de 2022 (em %). ..... 22

## **LISTA DE MAPAS**

Mapa 1: Bairros do município de Belém.....	19
--	----

## Sumário

INTRODUÇÃO .....	9
Estrutura do trabalho .....	15
Apresentação do universo da pesquisa.....	17
A realidade da Cidade Morena/Cidade das Mangueiras .....	17
Breve histórico de Belém do Pará.....	17
Dados e informações sobre o município de Belém.....	20
Percurso metodológico da pesquisa .....	25
Caracterização dos sujeitos da pesquisa.....	28
Dificuldades da pesquisa.....	32
CAPÍTULO 1 – DO TRABALHO ONTOLÓGICO AO DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO .....	34
1.1 Trabalho ontológico e as suas transformações na sociedade do capital .....	34
1.2 Desenvolvimento tecnológico e o mundo do trabalho .....	44
1.3 A chamada Indústria/Revolução 4.0.....	51
1.4 Economia do Compartilhamento – do inglês <i>sharing economy</i> .....	57
1.5 <i>Gig Economy</i> – a chamada “economia dos bicos” .....	60
CAPÍTULO 2 – A EMPRESA UBER E A SUA FALACIOSA “PARCERIA” .....	66
2.1 A história da empresa Uber .....	66
2.2 O <i>modus operandi</i> da Uber .....	70
2.3 A relação de “não” trabalho na empresa Uber.....	73
2.4 Organização e lutas dos(as) trabalhadores(as) uberizados(as) .....	88
CAPÍTULO 3 – EXPRESSÕES E TENDÊNCIAS DO TRABALHO UBERIZADO NA REALIDADE DE BELÉM DO PARÁ .....	98
3.1 Causas e motivos.....	101
3.2 Jornada de trabalho .....	103
3.3 Desemprego .....	107
3.4 Custo da atividade.....	112
3.5 Autonomia no trabalho.....	114
3.6 Riscos da atividade.....	118
3.7 Remuneração.....	125

3.8 Sindicalização e reivindicações.....	128
3.9 Período pandêmico.....	132
3.10 Futuro.....	137
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	140
REFERÊNCIAS .....	146
APÊNDICES.....	164

## INTRODUÇÃO

O interesse pela temática se deu a partir das experiências enquanto bolsista e voluntário do Programa de Extensão da Universidade da Terceira Idade (UNITERCI), e seu Projeto Atualização Cultural na Terceira Idade, localizados na Universidade Federal do Pará (UFPA), o qual tinha como objetivo atualizar por meio da reflexão crítica homens e mulheres considerados(as) idosos(as), conforme o Estatuto do Idoso. Os sujeitos desse projeto eram residentes da região metropolitana de Belém e participavam, de debates, palestras, rodas de conversas e oficinas associadas aos temas que permeavam suas vidas.

A princípio o(a) leitor(a) pode se perguntar sobre qual a ligação entre um projeto que discute envelhecimento humano e o marco atual das relações de reprodução precarizadas. O tema surge como uma ramificação de uma das rodas de conversa, em que eram discutidos os sentidos do trabalho na vida desses sujeitos sociais. Muitos relatavam suas experiências comparando com as de seus(as) filhos(as) e netos(as) atualmente e isso nos leva ao tema em questão. Ao veicularem discursos como “no meu tempo não tinha isso”, “quem dera que tivesse essa chance de ganhar uma renda extra”, como relatos vividos e, geralmente, fetichizados sobre a tendência de uberização, apontam para a informalidade máxima e para a lógica mínima dos direitos sociais, conjugadas pela reforma da previdência e trabalhista.

Estes elementos, por intermédio da lente materialista-histórica, apontam para a discussão sobre uma classe trabalhadora sobrando. Nas palavras de Marx (1989, p. 731), “[...] a acumulação capitalista produz uma população trabalhadora supérflua relativamente, isto é, que ultrapassa as necessidades médias da expansão do capital, tornando-se, desse modo excedente [...]”. Outrossim, afina-se caracteristicamente com o exército industrial de reserva constituído pelo aumento da composição orgânica do capital em sua parte constante, a exemplo da inserção de máquinas e outros aparatos tecnológicos, em consonância com a redução de sua parte variável, a força de trabalho. Desta forma, à medida que o capital avança, a “Questão Social”<sup>1</sup> se torna mais complexa, surgem novos modelos de gerenciamento da força de trabalho, bem como novas formas de exploração, opressão e acumulação são inseridas à classe trabalhadora, pondo em destaque atualmente o processo de uberização.

Através da imersão em estudos e referências acerca do mundo do trabalho e da experiência extensionista acadêmica, enquanto usuário de serviços uberizados, emerge o interesse em

---

1 Entendida a partir da contradição capital x trabalho, Netto (2022) menciona que a “questão social” está elementarmente determinada pelo traço próprio e peculiar da relação capital/trabalho – a exploração.

compreender a centralidade do trabalho e dos(as) trabalhadores(as) inseridos(as) nesse cotidiano, pois como assevera Lukács (2012, p. 293) “[...]a ciência brota da vida, e na vida mesmo[...]”.

Com isso, essa dissertação busca compreender o processo de uberização, o qual se caracteriza como uma nova forma de controle e organização do trabalho no capitalismo contemporâneo, tendo como perguntas de partida: sobre o mercado de trabalho brasileiro, com ênfase na cidade de Belém do Pará, como se pode pensar a uberização e suas relações de trabalho? Como esse modelo laboral incide na vida do/a trabalhador/a? Quais as estratégias utilizadas por essa forma de organização do trabalho?

Nesse sentido, o objetivo geral da pesquisa consistiu em analisar as condições e transformações provocadas pelo processo de uberização do trabalho na vida de trabalhadores/as<sup>2</sup> uberizados/as do município de Belém (PA)<sup>3</sup>, bem como seus objetivos específicos que dizem respeito a analisar os impactos e desafios causados pela uberização do trabalho na vida dos/as trabalhadores/as e suas famílias; compreender a atual condição desses/dessas trabalhadores/as uberizados em relação à sua inserção na empresa Uber; traçar um perfil socioeconômico dos/das trabalhadores/as entrevistados/as, a fim de compreender suas realidades, identificar as ações e formas de organização coletiva desse segmento da classe trabalhadora e como estes estão em relação a esses espaços organizativos.

Entendendo as condições de trabalho e, conseqüentemente, o próprio trabalho sob a ótica do modo de produção capitalista, compreende-se que sofrem as influências desse modelo de produção, de seus processos de desenvolvimento e de superação de crises. Assim, analisou-se essas condições a partir da relação empresa x motorista tendo como referência a intensificação do trabalho, a ausência do caráter laboral nessa relação, intensificação das formas de explorar o/a trabalhador/a, precarização das formas de trabalho e contratuais, bem como outros elementos possíveis que surgiram no decorrer da pesquisa, além de entender as transformações como estratégias e meios utilizados pelo capitalismo a fim de sustentar sua continuidade e expansão.

O termo “uberização” é utilizado nessa discussão como sinônimo de precarização do trabalho e como mais uma estratégia do capital para sua expansão e aquisição de mais-valia<sup>4</sup>, sendo

---

2 Optou-se pela grafia de inclusão dos gêneros a fim de destacar os sujeitos que compõem esta pesquisa. No entanto, a exemplo da grafia “trabalhador” ter permanecido no masculino em alguns pontos da redação do estudo, justifica-se sua manutenção por essa forma com o intuito de marcar o significado/conceito relativo ao significante descrito.

3 É importante destacar que a pesquisa se concentra no município de Belém, porém se enfatiza que esse município é considerado uma metrópole e compõe a Região Metropolitana de Belém (RMB), a qual abrange os municípios de Ananindeua, Belém, Benevides, Castanhal, Marituba, Santa Bárbara do Pará e Santa Isabel do Pará. Possui uma área de aproximadamente 1.315,26,343 km<sup>2</sup>, a maior área total entre os municípios paraenses. O último censo, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2010, indicou que a população de Belém era de 1.393.399 habitantes e que a estimativa para 2021 é de 1.506.420 de habitantes (IBGE, 2010; IBGE, 2021).

4 Sobre a mais-valia, é imprescindível ter em mente o objetivo central do capital, sendo sempre lucrar e, para isso, o capitalista investe em mercadorias específicas, como os meios de produção, a exemplo: máquinas, matéria-prima

considerado o movimento do capital bem como as transformações provocadas por ele no mundo do trabalho. Logo, a uberização do trabalho pode ser definida pelo tripé terceirização, informalidade e flexibilidade, a qual, adota processos de subcontratação, incentiva a emergência de pequenos negócios com o culto ao empreendedorismo e à produção em massa de pessoas nano-empendedoras, “[...]uma mescla de burguês-de-si-próprio e proletário-de-si-mesmo[...]” (ANTUNES, 2018, p. 34).

Essa discussão é pautada pelo movimento do capital, sua historicidade e ferramentas, compreendendo que a uberização é mais uma de suas estratégias na busca de superar suas crises e de explorar de modo mais intenso a classe trabalhadora na busca por mais-valia.

Embora a discussão do tema faça referência a uma empresa que conquistou visibilidade, poder e crescimento mundial nos últimos anos, não particulariza a empresa Uber. Utiliza-se esta multinacional como um modo de elucidar as transformações contemporâneas no mundo do trabalho, bem como expressar uma tendência que perpassa esse universo, o qual de forma global, vem se expandindo por diversos outros setores. Nesse sentido, o objeto desta dissertação é a uberização como precarização do trabalho e sua relação com as necessidades de reprodução da acumulação do capital no contexto da realidade de Belém do Pará.

Com o propósito de auxiliar na compreensão de tal discussão, o problema da pesquisa pode ser resumido a partir das transformações que o mundo do trabalho vem sofrendo por esta nova organização, intitulada uberização do trabalho, bem como os rebatimentos atingidos diretamente pela classe trabalhadora, com características pretéritas do capitalismo. Logo, a pesquisa buscou compreender essa realidade analisando as transformações e os seus rebatimentos aos(as) trabalhadores(as) uberizados(as).

Segundo os dados do IBGE, existem no Brasil cerca de 38 milhões de trabalhadores(as) sem vínculo formal, representando 40,6% da população ocupada no 3.º trimestre de 2021. O percentual era de 38,0% no mesmo período de 2020. O desemprego no país atingiu 11,1% no 4.º trimestre de 2021, totalizando aproximadamente 12 milhões de pessoas desempregadas, segundo a PNAD Contínua<sup>5</sup>. A taxa de subutilização era de 23,5% no trimestre encerrado em fevereiro, correspondendo a cerca de 27 milhões de pessoas. A população fora da força de trabalho estava em

---

(capital constante) e força de trabalho (capital variável). Além disso, esse mesmo capitalista paga ao trabalhador, por meio do salário, o valor da sua força de trabalho, porém, no decorrer dessa jornada, a força de trabalho acaba produzindo mais valor que o valor demandado para tal reprodução e a partir desse valor excedente, chamado também de mais-valia, é tomado posse pelo capitalista, se apropriando sem nem um tipo de custo ou despesa (MARX, 1983).

5 Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/33367-pnad-continua-taxa-de-desocupacao-e-de-11-2-e-taxa-de-subutilizacao-e-de-23-5-no-trimestre-encerrado-em-fevereiro>> Acesso em: 12 de mai. 2022

torno de 65,3 milhões de pessoas e teve alta de 0,7%, contabilizando 481 mil pessoas em 2022. Ademais, a população desalentada no Brasil está em torno de 4,7 milhões de pessoas.

Conforme os dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), há aproximadamente 1,4 milhão de trabalhadores(as) inseridos(as) nos setores de transporte de passageiros(as) e de mercadorias no Brasil. Mediados pela chamada *Gig Economy* que, de forma breve, pode-se enfatizar sua representação sobre as relações de trabalho entre trabalhadores(as) e empresas, as quais contratam para realizar funções pontuais e sem vínculo empregatício, funcionando por aplicativos na maior parte do tempo. Por meio de um estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), fundamentado em dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua) e na PNAD Covid-19, pode-se observar que até 31% do total estimado de 4,4 milhões de pessoas alocadas no setor de transporte, armazenagem e correios no Brasil estão inseridos na chamada *Gig Economy* (IPEA, 2021)<sup>6</sup>.

Ainda sobre o estudo, esses dados apontam que, ao longo do primeiro trimestre de 2016, o número de pessoas ocupadas no transporte de passageiros na *Gig Economy* estava em cerca de 840 mil. No primeiro trimestre de 2018, esse quantitativo atingiu 1 milhão de trabalhadores(as) e chegou ao ápice no terceiro trimestre de 2019, com 1,3 milhão de pessoas. Diante do cenário pandêmico de Covid-19 houve redução ao longo do ano de 2020, mas o número em pouco tempo se estabilizou nos dois primeiros trimestres de 2021, alcançando 1,1 milhão de pessoas ocupadas em transporte de passageiros no regime de conta própria, valor 37% superior ao do início da série, em 2016.

Por conseguinte, esses números destacam o espraiamento do conceito de “trabalhabilidade” exaurida nos anos FHC (1995-2003), retomado aos moldes do empreendedorismo, do microcrédito e do jargão “seja seu patrão”, tentando esconder as bases da superexploração do trabalho ao estilo de Rui Mauro Marini (2000), o qual relata que a superexploração da força de trabalho se refere aos meios de aumentar o mais-valor. Neste sentido, essas situações contradizem as condições imprescindíveis ao(à) trabalhador(a) de modo a restituir o desgaste de sua força operacional, isto é, sua atividade é paga abaixo do seu valor.

O capitalismo tende a se refuncionalizar, seja na busca de lucro, seja na busca de superar crises, almejando sempre a maior exploração da classe trabalhadora, objetivando sua tão famigerada mais-valia. Particularmente, nas quatro últimas décadas, o neoliberalismo e a reestruturação produtiva<sup>7</sup> da era da acumulação flexível<sup>8</sup>, ambos com forte poder destrutivo, provocam uma

---

<sup>6</sup> Disponível em: <[https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/210714\\_nota\\_trabalho\\_remoto.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/210714_nota_trabalho_remoto.pdf)>. Acesso em 07 de nov. 2022.

<sup>7</sup> A reestruturação produtiva pode ser resumida como um termo que engloba uma série de transformações no modo de produção capitalista, por meio da introdução de inovações tecnológicas, organizacionais e de gestão, com bases

verdadeira devastação na vida social, gerando o aumento exacerbado do desemprego, a precarização do trabalho e a crescente destruição ecossistêmica, na relação metabólica entre homem e natureza, conduzida pela lógica societal voltada prioritariamente para a produção de mercadorias, as quais destroem a vida social e o meio ambiente em escala global (ANTUNES, 2009).

Estudiosos e pesquisadores como Marcio Pochmann (2016), Tom Slee (2017), Ricardo Antunes (2020), Ludmila Costhek Abílio (2020) e tantos outros, mencionam que a uberização/Uber convergiu para um ponto de análise das transformações contemporâneas do mundo do trabalho tendo em vista a nova fase de autonomização dos contratos de trabalho.

É importante reiterar que a reflexão feita é sobre a intensificação do processo de trabalho da classe que vive dele, isto é, do lugar ocupado pela uberização na pauta do padrão de reprodução do capital hoje, o qual é utilizado nessa discussão como sinônimo de precarização e se expressa como uma forma de gerenciamento e organização do trabalho no capitalismo contemporâneo. Este, por conseguinte, de forma global, vem se expandindo em todos os setores da economia e aceleradamente no setor terciário, por meio das mais diversas plataformas digitais.

Interpretar acontecimentos complexos enquanto se é contemporâneo dos mesmos pode ocasionar maior dificuldade analítica, visto que se torna obscuro o entendimento dos eventos, bem como analisar seus rumos no compasso de suas ocorrências a partir de uma perspectiva de totalidade.

Considerando a realidade de Belém do Pará, uma cidade amazônica recoberta por particularidades geofísicas, culturais, econômicas, sociais e populacionais, a questão social e suas expressões, como infere as professoras Maria Elvira Rocha de Sá e Marian José de Souza Barbosa (2009), são evidenciadas no contexto amazônico através do processo de descolonização, formando um mercado de trabalho dependente de extrema precariedade, o que acaba adquirindo características particulares do restante do país.

De acordo com Nascimento (2006) a condição da Amazônia de lócus preferencial da acumulação capitalista se dá, pela presença abundante – em quantidade e qualidade –, de recursos naturais, imprescindíveis ao processo produtivo (terra, água, florestas, minérios, etc). Em paralelo

---

neoliberais. Essas mudanças podem ser vistas por meio da flexibilização, a terceirização, a precarização do trabalho, e entre outros. Na realidade brasileira, [...] a marca da reestruturação produtiva no Brasil é a redução dos postos de trabalho, o desemprego dos trabalhadores do núcleo organizado da economia e sua transformação em trabalhadores por conta própria, trabalhadores sem carteira assinada [...] (MOTA; AMARAL, 1998, p. 35).

8 De acordo com Harvey (1992, p. 140) a acumulação flexível pode ser caracterizada pelo aparecimento de setores de produção totalmente novos, de novas formas de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional, bem como, rápidas mudanças dos padrões de desenvolvimento desigual, entre setores e regiões geográficas, criando, por exemplo, um vasto movimento no emprego do chamado “setor de serviços”, além de conjuntos industriais completamente novos em regiões até então subdesenvolvidas. Sendo assim ela ocasiona a flexibilidade das relações de trabalho, dos mercados, produtos e dos padrões de consumo, ocasionando mudanças na reprodução social, econômica e política.

se tem a subserviência política e econômica da região aos interesses do grande capital, nacional e internacional, determinando, assim, a particular inserção da Amazônia no contexto das necessidades históricas da acumulação capitalista como área de “saque” de suas riquezas naturais.

Faz-se necessário salientar que na Amazônia brasileira, o desenvolvimento do capitalismo e suas diversas particularidades, produziu e continua produzindo a retirada dos recursos naturais da região, o que ocasiona problemas socioambientais cada vez mais graves, bem como vem afetando as condições de vida da população nativa ou não, ocorrida pela destruição ambiental, da mesma maneira que pela exploração da força de trabalho dos inúmeros processos produtivos presentes na região. Essa realidade acaba se agravando a partir da Ditadura Civil-Militar (1964-1985), diante de um planejamento governamental que acabou subsumido aos interesses externos. Outro ponto de relevância é que no contexto das crises do capital, de 1970 até a contemporaneidade, esse quadro de subsunção não se modificou, mas acabou sendo intensificado e ainda mais atualizado pelo neoliberalismo (SÁ; NASCIMENTO; SILVA, 2019). As referidas autoras inferem que,

A destinação da Amazônia como área de recursos naturais estratégicos para o suposto “desenvolvimento” do país, através do reforço à economia voltada ao setor primário exportador gera altos lucros ao capital, mas não reverte esses lucros (e nem poderia em se tratando da sociedade do capital) na garantia mínima de proteção social aos trabalhadores. Esses processos produzem o aumento do trabalho informal e a conseqüente demanda por políticas sociais que possam confrontar essa realidade de pauperização e desigualdade social na Amazônia brasileira [...] (SÁ; NASCIMENTO; SILVA, 2019, p. 09)

A região norte do país é uma das grandes fontes de riqueza do Brasil e do mundo, porém ao se tratar de índices outros, tais como a desigualdade, a informalidade e o desemprego, observamos que ainda estão bem elevados em relação aos índices das outras regiões do país.

O Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE), baseado nos dados do 4.º trimestre de 2019 e de 2021, da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua) trimestral, do IBGE, indica que a informalidade no Brasil nos anos de 2019 e 2021 atingiam respectivamente 33, 2 milhões e 33, 7 milhões de pessoas. No Pará, nesses referidos anos, os índices chegaram a 2,1 milhões, no ano de 2019, e 2,1 milhões, no ano de 2021, alcançando um dos maiores índices do país. Sobre as taxas de desocupação, percebemos que em 2019 e 2020 foram atingidas as porcentagens de 11,1% no país, enquanto que a região norte nos mesmos anos atingiu 9,3% e 11,0%, estando atualmente com 11,1%<sup>9</sup>. Fica evidente que, mesmo com as riquezas naturais e minerais da região norte, suas taxas ainda são altas se comparadas aos índices do restante do Brasil.

---

<sup>9</sup> Disponível em:

<[https://www.dieese.org.br/infografico/2022/1demaio.html?fbclid=IwAR3nq9xHVudhHF5gEk5zuCTMF61aEbwPf-KN1yAy5\\_uAg8u0KTxDj6Uzfp8](https://www.dieese.org.br/infografico/2022/1demaio.html?fbclid=IwAR3nq9xHVudhHF5gEk5zuCTMF61aEbwPf-KN1yAy5_uAg8u0KTxDj6Uzfp8)>. Acesso em: 18 de dez. 2022.

Outrossim, de acordo com o Relatório de Pesquisa do IPEA (2015), ao analisar a cidade de Belém, foi possível verificar que a capital paraense possui uma grande concentração populacional em relação a outras localidades da região metropolitana, além de que esta é a cidade que apresenta a maior implantação de serviços e de empregos, principalmente no setor terciário da economia.

Só esses dados já seriam suficientes para aguçar o interesse em estudar o processo de uberização em uma cidade amazônica, porém, além deles é necessário considerar que o contexto econômico e social do Pará foi, e continua sendo, atrelado à introdução da Amazônia na dinâmica do capital, reverberando de forma direta em seus 144 municípios, dos quais se destaca a Região Metropolitana de Belém, mais precisamente o município de Belém, que continua sendo caracterizado pela desigualdade, informalidade, desemprego e precárias relações de trabalho.

A partir dessa realidade, considera-se relevante discutir a uberização no propósito de entender as particularidades dessa região por meio do debate acerca dessa nova forma de organizar o trabalho na contemporaneidade que se instala desde uma relação entre o passado, o presente e o futuro.

## **Estrutura do trabalho**

A estrutura de organização dessa dissertação está dividida em: Introdução, apresentação do universo da pesquisa, percurso metodológico, dificuldades da pesquisa, Capítulo 1 (do trabalho ontológico ao desenvolvimento tecnológico), Capítulo 2 (a empresa Uber e a sua falaciosa “parceria”), Capítulo 3 (expressões e tendências do trabalho uberizado na realidade de Belém do Pará) e considerações finais.

Por conseguinte, na introdução se buscou apresentar a temática, trazendo breves elementos que dessem indícios de que o debate iria se pautar na empresa Uber, porém que perpassaria para muito além dela, afinal a discussão da uberização do trabalho não se restringe a uma única empresa desse segmento – ademais, mostrou como o interesse pela temática surgiu. Outrossim, enfatizou-se que o termo “uberização” foi utilizado na discussão como sinônimo de precarização do trabalho e como mais uma estratégia do capital para sua expansão/aquisição de mais-valia.

No que se refere ao item referente à apresentação do universo da pesquisa, visualizou-se a identificação do local onde a pesquisa foi realizada, a cidade de Belém do Pará. O que se percebe é como o presente estudo se constrói historicamente, como seus dados em consonância com os do Brasil e da região Norte sobre desemprego, informalidade, desalento<sup>10</sup> e outros, estão acima da

---

10 Segundo a ABET trabalho (2019), desalentado é uma categoria definida pelo **IBGE**. Encontra-se na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios – PNAD Contínua. São aqueles que desistem de procurar trabalho. Ver site:< <http://abet-trabalho.org.br/uma-sociedade-de-desalentados/>>. Acesso em: 03 de mar 2023.

média, trazendo particularidades para essa região, das quais fazem o trabalho de motorista de aplicativo da empresa Uber assumir características particulares.

Sobre o percurso metodológico e caracterização dos sujeitos da pesquisa, foi possível visualizar os passos metodológicos para sua realização, em que se optou pela concepção teórico-metodológica referente à teoria social de Marx e ao método materialismo histórico/dialético por sua relevância para a compreensão do real. Entende-se que esta concepção analisa o movimento do real, observando os sujeitos em sua totalidade. Além disso, foi realizado um estudo de caráter exploratório, entendendo que o mesmo proporciona um modo de pensar livre sobre diferentes temas ou conceitos.

A pesquisa apresentou uma abordagem qualitativa que foi imprescindível para as análises das informações, pois possibilitou perceber a realidade para melhor compreendê-la, assim como uma pesquisa de caráter exploratório. Também contou com revisão bibliográfica, valendo-se do uso de livros, artigos em periódicos, revistas e sites, para a construção de seus capítulos teóricos e análises das entrevistas. Além de levantamentos de dados em plataformas e censos como IBGE, PNAD, DIEESE e SIDRA a fim de mostrar a realidade do Brasil, bem como da região norte e do município de Belém. A opção por esses dados e índices tiveram um recorte temporal que envolve os anos de 2019 a 2023, dando-se do início do governo do ex-presidente Jair Messias Bolsonaro até o fim de seu mandato.

Ademais, no “Capítulo 1 – do trabalho ontológico ao desenvolvimento tecnológico”, refletiu-se sobre a categoria trabalho e suas transformações na sociabilidade do capital. Isso mostra como o trabalho se transformou, “perdendo” seu sentido concreto e seu valor de uso, tratado como apropriação do elemento natural para satisfazer as necessidades dos seres humanos. Dessa maneira, passou a ser assumido e reconfigurado por meio dos ditames do capital, o qual ganha características bastante diferentes, tendo como premissa maior o valor de troca e a famigerada mais-valia.

Ao assumir particularidades que degradam o ser humano, criam-se novas e cada vez mais formas de intensificar a exploração do trabalho assim como a busca pelo trabalho. Essas características vão reverberar em diferentes formas de organização do trabalho até a atualidade com a chamada indústria/revolução 4.0 e conseqüentemente na uberização do trabalho. Isso traz com ela a economia do compartilhamento e a chamada *Gig Economy*, da qual a *Uber*, e tantas outras empresas desse segmento, apropria-se dos preceitos da primeira e assume o modo de trabalho da segunda na busca por explorar seus/suas trabalhadores/as de formas cada vez mais intensificadas.

No “Capítulo 2 – a empresa Uber e a sua falaciosa ‘parceria’”, mostrou-se o modo de operar dessa empresa, pontuando as formas como a mesma se coloca para a sociedade, motoristas e usuários(as), seus métodos para descaracterizar a relação laboral dessa atividade, que de forma

bastante perversa coloca esses(a) trabalhadores(a) diante do assalariamento por peça e os transformam em trabalhadores(as) *just in time*. Obviamente, esta é uma relação vantajosa para ela, no fim das contas esse(a) motorista acaba sendo visto(a) como “parceiro(a)” e não como um(a) trabalhador(a) sucumbido(a) aos ditames do capital. Nesse capítulo foi possível observar a falaciosa ideia de parceria, de que esses(as) motoristas seriam “parceiros(as)” da empresa Uber, além de ter sido realizada uma breve reflexão sobre as formas de organização e lutas desse segmento uberizado.

O “Capítulo 3 – Expressões e tendências do trabalho uberizado na realidade de Belém do Pará”, corresponde aos resultados da pesquisa, realizada com motoristas do aplicativo da empresa Uber, concentrando-se unicamente no município de Belém, com homens e mulheres com idade igual ou superior à 18 anos e com período mínimo de 6 meses de adesão à plataforma da empresa Uber.

Nesse item, retomou-se o perfil dos(as) entrevistados(as) da pesquisa, na intenção de entender o perfil desses sujeitos e suas particularidades. Buscou-se, ainda, trazer os resultados da pesquisa, na intenção de a partir disso se chegar aos objetivos propostos dessa pesquisa, utilizando-se das seguintes categorias de análises: (a) causas e motivos, (b) jornada de trabalho, (c) desemprego, (d) custos da atividade, (e) autonomia no trabalho, (f) riscos da atividade, (g) remuneração, (h) sindicalização e reivindicações, (i) período pandêmico e (j) futuro.

## **Apresentação do universo da pesquisa**

### **A realidade da Cidade Morena/Cidade das Mangueiras**

Neste item, buscou-se uma breve contextualização histórica sobre o município de Belém, com o propósito de apresentar ao leitor as particularidades da região onde a pesquisa foi realizada. Além disso, pretendeu-se trazer dados e indicadores que demonstram o quanto as especificidades do mundo do trabalho se fazem complexas nessa região, utilizando fontes como IBGE, PNAD, DIEESE e SIDRA.

### **Breve histórico de Belém do Pará**

Belém foi fundada em 12 de janeiro de 1616, pelo então militar português Francisco Caldeira Castelo Branco, na intenção de proteger a foz do rio Amazonas contra o ataque e invasão de outras nações europeias. Desse modo, assim que chegou na região, construiu um forte, o que

hoje é conhecido como Forte do Presépio/Forte do Castelo, marco histórico da qual se deu início a construção dessa cidade. De acordo com Moreira (1966, p. 21-22):

Pelo que se infere dos documentos da época, a fundação da cidade foi uma providência de sentido político-militar destinada a ampliar, assegurar e prevenir, em termos que hoje diríamos geopolíticos, os interesses de Portugal nessa parte do continente [...] portanto, a fundação da cidade correspondeu à necessidade de completar uma integração territorial, e como tal de unificar e garantir o exercício de uma soberania, então ameaçada por forças adversas, no caso franceses, ingleses e holandeses [...] Historicamente considerada, ela foi o primeiro baluarte, o primeiro centro ofensivo e a primeira boca de sertão da Amazônia, ou em termos mais precisos, a cidade estratégica por excelência da região.

Logo, é visto que Belém nasce como uma estratégia militar e até política de Portugal, como uma região pensada única e exclusivamente para ser usada enquanto ferramenta militar. No entanto, assim como em tantas outras regiões, o português encontra uma região já povoada por povos tradicionais, mais precisamente indígenas, principalmente os Tupinambá. Sendo assim, é observado que na história política e administrativa da cidade de Belém primava o português, mas na economia e vida social se concentrava em grande volume o indígena, principalmente os Tupinambá, uma vez que a região era assento e domínio deles (MOREIRA, 1966).

Passando essa breve contextualização histórica, nota-se que ao longo dos seus quatrocentos e sete anos de história, Belém vivenciou momentos de lutas, exploração e plenitude. A Cidade Morena<sup>11</sup> ou Cidade das Mangueiras teve períodos de grandes conflitos, mas também períodos áureos que em sua maioria são contraditórios e complexos, pois envolvem exploração, degradação e usurpação (COELHO, 2014).

Belém é a capital do Pará, uma cidade considerada a metrópole da Amazônia, situada na região Norte do país, às margens da Baía do Guajará e do Rio Guamá, sendo a região mais populosa do Pará, com aproximadamente 1.506.420 habitantes e com uma densidade demográfica de 1.315,26 hab/km<sup>2</sup>. Vista como uma das cidades mais importantes e com os melhores índices de qualidade de vida do Norte do Brasil (IBGE, 2022).

O Estado do Pará está situado em um espaço geográfico denominado Amazônia Oriental que, conforme o IBGE (2010), trata-se do segundo maior Estado brasileiro em extensão territorial, possuindo 144 municípios e uma população estimada, até o ano de 2021, de 8.777.124 de habitantes, tendo no ano de 2010 o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH)<sup>12</sup> de 0,646, o quarto menor do país. Ademais, o Estado está dividido em 6 (seis) mesorregiões: Baixo Amazonas,

---

11 Belém como cidade morena e cheirosa, acaba se referindo ao caráter “mestiço” que configura a formação racial da população da cidade e aos cheiros dos frutos e temperos que integram os ingredientes da culinária local, tais como a manga (Belém também é considerada como cidade das mangueiras) e o tucupí (caldo aromático extraído da mandioca e utilizado para receitas como tacacá e arroz paraense) (NOLETO, 2014).

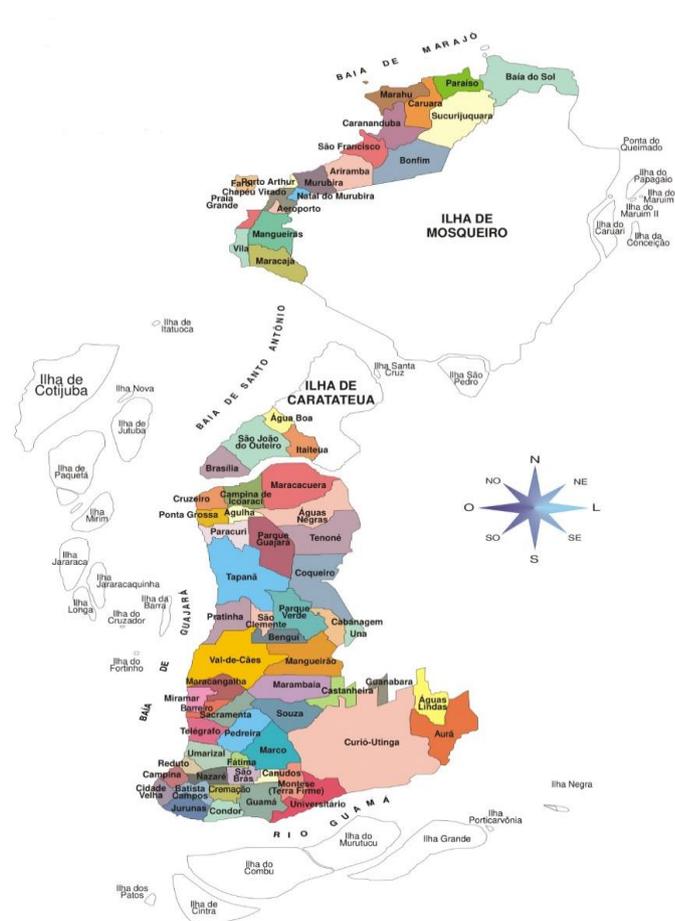
12 O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) é medido através de três indicadores: longevidade, renda e educação. Numa escala que varia de 0 (pior resultado possível) a 1.

Marajó, Metropolitana de Belém, Nordeste, Sudeste e Sudoeste Paraense, subdivididas em 22 (vinte e duas) microrregiões (CASTRO, 2013).

É importante destacar que essa pesquisa se concentrou no município de Belém, como já mencionado, porém, enfatiza-se que esse município compõe a Região Metropolitana de Belém (RMB) que abrange os municípios de: Ananindeua, Belém, Benevides, Castanhal, Marituba, Santa Bárbara do Pará e Santa Isabel do Pará (TAVARES, 2008, p. 79-82).

A capital da região norte, é vista na região como a maior em números populacionais e de equipamentos urbanos, além de que, Belém acaba sendo, por sua dinâmica econômica e seu alto destaque dentro das RMs, considerada como uma das maiores regiões do Norte, que apresentam altos índices de oferta de serviços e empregos, principalmente no setor terciário (IPEA, 2015). De acordo com a Prefeitura Municipal de Belém<sup>13</sup>, o município possui 71 (setenta e um) bairros, onde é possível visualizá-los no Mapa 1 seguir:

Mapa 1: Bairros do município de Belém



Fonte: Prefeitura Municipal Belém

13 Disponível em: < <http://www.belem.pa.gov.br/app/c2ms/v/?id=18&conteudo=4758>>. Acesso em: 02 abr de 2023.

O Mapa 1 retrata bairros que estão distribuídos de norte a sul e de leste a oeste no município, cada um com suas particularidades e complexidades, sendo alguns considerados o centro de Belém, bairros históricos do município e outros as periferias. Diante disso, a pesquisa não se deterá a explicar onde cada um desses bairros estão localizados, porém se torna imperioso destacar que, como será visualizado mais adiante, a pesquisa teve uma heterogeneidade em relação aos bairros dos sujeitos pesquisados.

### **Dados e informações sobre o município de Belém**

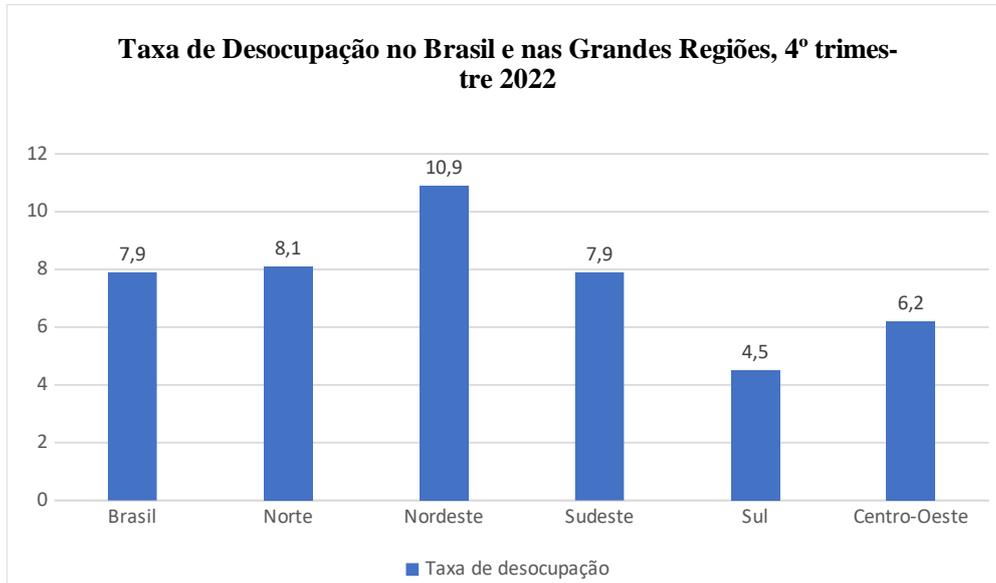
A partir do exposto, reitera-se o quanto Belém é complexa e possui expressivos números ao se tratar de desemprego, informalidade, números populacionais e entre outros. De acordo com o IBGE (2010) e seu censo Agro (2017)<sup>14</sup>, a cidade está na 11ª colocação das cidades mais populosas do país, com uma estimativa de 1.506.420 de habitantes, seu Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM). Segundo dados do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), conforme o Atlas de Desenvolvimento Humano no Brasil, era de 0,746 no ano de 2010, superando o do Estado com seus 0,646, como apresentado anteriormente. O IDHM de Belém, em relação aos outros municípios do Pará, está em primeiro lugar segundo o IBGE (2010) enquanto o Estado está na posição 24ª em relação ao restante do país.

Esses índices de desenvolvimento, baseado na realidade de Belém, contradizem-se ao observar a dinâmica dessa região, haja vista que a informalidade e o desemprego ainda são particularidades constantes. Segundo informações do Conselho Regional de Economia do Pará e Amapá (CORECON), o município de Belém apresenta expressivas taxas de desemprego ao longo dos últimos anos, as quais, através de uma pesquisa realizada em cooperação técnica entre a Secretaria Municipal de Economia de Belém e o DIEESE, pode ser percebido, no 1.º trimestre de 2020, mais de 100 mil pessoas desempregadas, caracterizando-a como a segunda cidade capital na região Norte com maior número de desemprego. Sobre esses índices, o Gráfico 1 a seguir sobre as taxas de desocupação no Brasil e nas grandes regiões, referente ao 4º trimestre de 2022, destacará alguns pontos pertinentes:

---

14 Disponível em: [https://censoagro2017.ibge.gov.br/2013-agencia-de-noticias/releases/28668-ibge-divulga-estimativa-da-populacao-dos-municipios-para-2020.html#:~:text=O%20munic%C3%ADpio%20de%20S%C3%A3o%20Paulo,\(2%2C88%20mil%20B5es\)](https://censoagro2017.ibge.gov.br/2013-agencia-de-noticias/releases/28668-ibge-divulga-estimativa-da-populacao-dos-municipios-para-2020.html#:~:text=O%20munic%C3%ADpio%20de%20S%C3%A3o%20Paulo,(2%2C88%20mil%20B5es)). Acesso em: 12 de jan 2023.

Gráfico 1: Taxa de desocupação no Brasil e nas grandes regiões



Fonte: IBGE (2022). Elaboração própria

De acordo com o IBGE (2022), no 4º trimestre de 2022, o Brasil possuía 8,6 milhões de desempregados (desocupados), com uma taxa de desemprego (desocupação) de 7,9%, com 4,0 milhões de desalentados e uma taxa de subutilização de 18,5%. Além disso, Nordeste e Norte são as regiões que estão acima da média em relação a tais taxas, os quais respectivamente ocupam 1º e 2º lugar ao se referir às taxas de desocupação, ambos acima da média nacional. Ademais, é possível visualizar que tais índices são uma realidade do país que, como visto, atinge com muito mais força as regiões Norte e Nordeste, dos quais acabam ganhando destaque por suas elevadas taxas. A seguir, vejam, a Tabela 1 referente a Taxa de Desocupação Total e Por Sexo, no Brasil, Pará e Belém do 1º trimestre de 2019 ao 1º trimestre de 2022, segundo o Observatório Paraense do Mercado de Trabalho (OPAMET) com base nos dados do IBGE (2022):

Tabela 1: Taxa de Desocupação Total e Por Sexo, no Brasil, Pará e Belém

Geográfica	1º TRI 2019			1º TRI 2020			1º TRI 2022		
	Brasil	Pará	Belém	Brasil	Pará	Belém	Brasil	Pará	Belém
Total	12,8	11,6	15	12,4	10,8	13,4	9,3	9,1	11,3
Homens	10,9	9,1	12,8	10,4	8,4	10,5	7,5	7,8	10,2
Mulheres	15,3	15,3	17,7	14,9	14,3	16,8	11,6	11,2	12,7

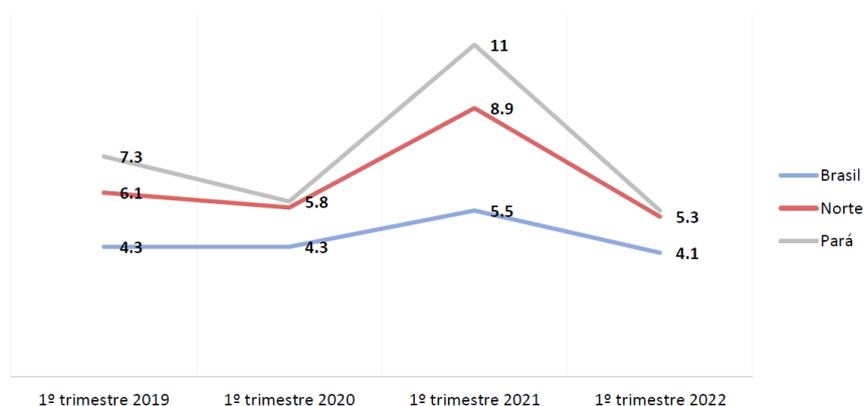
Fonte: Elaboração própria com base nos dados do OPAMET e IBGE (2022).

A Tabela 1 demonstra os dados referentes às taxas de desocupação total e por sexo, que são medidas pelo quociente entre o percentual de pessoas desocupadas por sexo e a população economicamente ativa (PEA). Observa-se que ao comparar Brasil, Pará e Belém, este último possui índices elevados que chegam a ser maior que a taxa nacional. No Pará, bem como no Brasil, as proporções de desocupação se mostram bastante elevadas entre si. Mesmo havendo uma redução nesses números, ainda assim são dados alarmantes sobre o desemprego no país. É possível visualizar essa queda nas taxas, porém a parcela da população desocupada ainda é alta.

Ademais, observado a Tabela 1 é perceptível a discrepância em relação ao gênero. A desocupação é muito mais severa para mulheres nas três realidades (Brasil, Pará e Belém), mostrando assim a negligência ao que se refere a força de trabalho feminina, o qual muitas das vezes precisam deixar seus postos de trabalho para cuidar dos filhos, do lar, e assim por diante. A região norte do país é uma das grandes fontes de riqueza do Brasil e do mundo, porém ao se tratar de índices outros, tais como a desigualdades entre classes, a informalidade e o desemprego, observamos que ainda estão bem elevados em relação aos índices das outras regiões.

No caso do desalento, representa a parcela de trabalhadores(as) que procuraram durante um longo período por empregos, porém não conseguiram nada e acabaram desistindo por causa do tempo de procura ou pela dificuldade. A partir das taxas de desalento, é observado que eles(as) demonstram uma realidade precária do mercado de trabalho brasileiro. Esses indicadores demonstram a falta de perspectiva da classe trabalhadora, afinal, diante da dificuldade em se inserir no mercado de trabalho, muitos(as) desistem e acabam indo para o setor informal, como será observado a seguir no Gráfico 2:

Gráfico 2: Evolução da Taxa de Desalento no Brasil, no Norte e no Pará, do 1º trimestre de 2019 ao 1º trimestre de 2022 (em %).



Fonte: OPAMET (2022); IBGE (2022); PNAD (2019 -2022).

Diante do primeiro trimestre de 2019 ao primeiro trimestre de 2020 é observado uma queda dos índices em todas as regiões destacadas, o que já se diferencia em 2020 em relação ao mesmo período de 2021 é possível observar que a taxa de desalento aumenta de forma progressiva em todas as regiões assinaladas. Este aumento pode ser explicado também pelo elevado índice de informalidade (apresentado a seguir), de modo que tal realidade pode ter causado desmotivação na classe trabalhadora em relação à procura do emprego formal, dado que já temeriam não encontrar emprego pelos altos índices de desemprego, bem como pelo momento que vivenciavam de isolamento e outras medidas emergenciais por causa da pandemia da Covid-19.

Tabela 2: Evolução da Taxa de Informalidade no Brasil, no Norte e no Pará, do 1º trimestre de 2019 ao 1º trimestre de 2022.

<b>TRIMESTRES</b>	<b>BRASIL</b>	<b>NORTE</b>	<b>PARÁ</b>
1º tri 2019	46.9%	62.3%	66.5%
1ª tri 2020	47.0%	62.7%	66.6%
1ª tri 2021	47.2%	61.2%	63.3%
1ª tri 2022	48.3%	62.9%	67.3%

Fonte: Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua Trimestral.  
Elaboração própria

De acordo com o OPAMET (2022), a taxa de informalidade se refere à razão entre a soma de formas precárias ou não formais de ocupação, empregado no setor privado sem carteira de trabalho assinada; trabalhador(a) doméstico sem carteira de trabalho assinada; empregado(a) no setor público sem carteira de trabalho assinada; conta própria e trabalhador(a) familiar auxiliar) e população ocupada total.

Diante desta elucidação, observa-se na Tabela 2 que a taxa de informalidade do Pará é superior à nacional e à da região Norte em todos os períodos apresentados, mostrando um progressivo crescimento. Todas as três regiões mostram um crescimento da informalidade, porém é no Pará que essas taxas se destacam. Outrossim, observa-se que no 1º trimestre de 2021, o Pará e a região Norte apresentam quedas nas taxas, respectivamente de 3,3% e de 1,5%, enquanto a taxa nacional continuou crescendo. É importante destacar que essa pequena queda em relação ao índice de informalidade não representa de fato uma melhora.

Harvey (2016) menciona que a informalidade definirá um padrão de vida que acaba sendo interessante para o capital, afinal, ela coloca o ser humano em uma situação desfavorável em relação ao custo de vida, que acaba sendo abaixo do padrão salarial do setor de emprego formal. Em outras palavras, é uma relação de extrema vantagem para o capital, pois além de auxiliar o seu

exército industrial de reserva, ainda faz com que trabalhadores(as) estejam disponíveis para os mais diversos tipos de serviços, submetendo-se a situações degradantes e precárias para sua sobrevivência.

A partir dos dados apresentados, é visto que esses números repercutem no cotidiano dos habitantes dessa região, rica em recursos naturais e minerais, bem como de importância considerável ao capital. Porém, ainda enfrentam problemas profundos como a falta de saneamento e habitação, infraestruturas precárias. De acordo com Gregório e Mendes (2009), essa região concentra um alto percentual de domicílios e pessoas em moradia e condições urbanísticas e infraestruturais precárias, com ocupação frequente e histórica de áreas alagáveis e outras topograficamente mais baixas, estando submetidas a alagamentos regulares.

Ademais, o desemprego e a informalidade que acabam se atrelando ao cenário nacional, são uma realidade dessa região, fazendo reverberar em seus habitantes formas ainda mais precárias de trabalho, a exemplo da uberização. Diante de tal discussão, é possível inferir que o estado do Pará, bem como o município de Belém, não criou em seu desenvolvimento econômico uma estrutura industrial própria, sendo o mesmo dependente de capital externo. Isso faz com que esse estado se transforme em apenas uma extensão do país, não integrando de fato a estrutura produtiva do Brasil, o que o torna apenas mercado para indústrias ligadas diretamente às regiões sul e sudeste do país, sem se integrar de fato a elas (CANO, 2013).

A base da economia na região é o terceiro setor, com os serviços e comércios, os quais possuem diferentes formas de aferir mais-valia e lucro, o que acaba afetando os(as) trabalhadores(as) de maneira diferenciada e complexa. Diante da especificidade da economia paraense que, como já foi citado, baseia-se nos setores de serviços e comércios, que não necessariamente exige um alto nível de qualificação, o nível de escolaridade da parcela de trabalhadores(as) paraenses pode ser caracterizado, com base nas reflexões de Marx (1989) como trabalho simples<sup>15</sup>, ao que diz respeito às técnicas e especialização do trabalho (NASCIMENTO, 2006; IPEA, 2015).

Como enfatiza Sena (2022), o mercado de trabalho brasileiro, composto por trabalhadores(as), capitalistas e o Estado, estão sob o domínio dos ditames do capital. A região norte do país também está inserida nessa lógica. Seu mercado de trabalho se desenvolveu historicamente de acordo das condições e processos de dominação territorial comandados pelo capitalismo, o que representa para essa região precarização, trabalhos informais, altas taxas de desemprego e muita

---

15 O 'trabalho simples', ao contrário do trabalho complexo, caracteriza-se por ser de natureza indiferenciada, ou seja, dispêndio da força de trabalho que "todo homem comum, sem educação especial, possui em seu organismo" (Marx, 1989, p. 51)

exploração de suas terras e riquezas naturais, além é claro de se tornar um terreno fértil para os mais diversos tipos de trabalhos degradantes e precários.

É observado que tal realidade aguça as particularidades da região norte do país, bem como a questão social. Haja vista que diante da realidade nortista ou amazônica, Teixeira (2008) enfatizará que a questão social nesse contexto se origina por meio do capital mercantil, o qual usurpou o valor trabalho através da coleta dos povos da Amazônia (indígena, caboclo, ribeirinho, quilombola, povos tradicionais) por meio da indevida apropriação de terras. Em outras palavras, tornou-as propriedade privada, fazendo com que a população dessa região fosse separada dos tradicionais e comunais meios de produção. Aliás, a inserção de indústrias transnacionais e monopolistas, transformaram a população local em força de trabalho livre e de fácil exploração.

Partindo dessa realidade, Leal (2010) destaca que o capital transforma o povo da Amazônia, bem como da região norte do país de modo geral em miseráveis. Destrói-se a pluralidade cultural ao separar o ser humano da floresta e de todas ou qualquer forma de produção tradicional. A começar dessa separação e da expulsão dessa população para os centros urbanos, mas especificamente para as capitais do país, onde se destaca Belém, ocorre a intensificação das mazelas e desigualdades sociais, fazendo com que essa população seja vista apenas como uma mão de obra barata e desqualificada para o trabalho formal, bem como, parte dela preenchendo as lacunas do exército industrial de reserva, além de estarem submetidas aos trabalhos informais, precários e degradantes.

### **Percurso metodológico da pesquisa**

Antes de traçarmos os percursos metodológicos da construção desta pesquisa, vale destacar a definição de metodologia. Segundo Bruyne (1991), nada mais é do que a lógica dos procedimentos científicos em sua origem e em sua construção, não se reduzindo a medição dos fatos científicos. Em consonância com esta assertiva, Minayo (2001, p. 16), afirma que metodologia é “[...]o caminho do pensamento e a prática exercida na abordagem da realidade[...]”. Senso assim, observa-se que, além de auxiliar a esclarecer os produtos da investigação científica, deve-se principalmente explicar o seu próprio processo.

Desta forma, visando entender o que é a pesquisa, Gatti (2002, p. 9, 10) a destaca como a busca por “[...]primeiramente obter conhecimento sobre alguma coisa[...]”, fazendo com que o interesse em pesquisar se dê por meio de inquietações, dúvidas ou até mesmo interesse em alguma temática, buscando responder ou respaldar o pesquisador acerca do seu pensamento ou confirmações. Minayo (1993, p.23), considera a pesquisa como,

Atividade básica das ciências na sua indagação e descoberta da realidade. É uma atitude e uma prática teórica de constante busca que define um processo intrinsecamente inacabado e permanente. É uma atividade de aproximação sucessiva da realidade que nunca se esgota, fazendo uma combinação particular entre teoria e dados.

Na busca para se compreender o objeto de estudo desta pesquisa, utilizou-se como concepção teórico-metodológica a teoria social de Marx e o método materialismo histórico/dialético por sua relevância para a compreensão do real. A teoria social de Marx proporciona um conhecimento mais amplo da realidade social, sendo a “[...] única teoria que resgata a totalidade e que também coloca a questão da transformação” (KAMEYAMA, 1989, p. 100).

De acordo com Minayo (2009), esse tipo de abordagem tem como proposta analisar os contextos históricos, as determinações socioeconômicas e as relações sociais, além de “[...] situar e analisar os fenômenos sociais em seu complexo e contraditório processo de produção e reprodução, determinado por múltiplas causas na perspectiva da totalidade como recurso heurístico, e inseridos na totalidade concreta: a sociedade burguesa[...]” (BEHRING; BOSCHETTI, 2011, p. 38). Tal abordagem permite uma compreensão ontológica do ser social, isto proporciona identificá-lo como um ser, real, material e em constante mudança, bem como os contextos sociais e históricos nos quais está inserido.

Optou-se por essa teoria, por ela não se limitar à aparência dos fenômenos, porém, busca aprofundá-los para melhor compreensão do real. “[...] A teoria social traz no seu bojo um método, um arcabouço categorial organicamente articulado propiciador de um conhecimento do ser social, bem como, da possibilidade de captação de direções a serem assumidas na intervenção do real[...]” (PONTES, 1997, p. 16).

Nesse sentido, a teoria escolhida é de fundamental importância no alcance da essência do objeto, pois como assevera Netto (2011, p.22), o pensamento de Marx vai partir de uma natureza ontológica, de um objeto real e determinado, e o seu método proposto “[...]propicia o conhecimento teórico, partindo da aparência, visa alcançar a essência do objeto[...]”. Em outras palavras, o objetivo do/da pesquisador/a é ir além da aparência do fenômeno (a aparência é um nível da realidade e não deverá ser descartada pelo/a pesquisador/a), que se apresenta, no primeiro momento, de forma imediata e caótica.

Na busca pela essência do objeto (a sua existência real e efetiva) o(a) pesquisador(a) “[...] mediante a pesquisa, viabilizada pelo método, [...] reproduz, no plano ideal, a essência do objeto que investigou”. (NETTO, 2011, p.22). Essa reprodução diz respeito ao conhecimento teórico acerca do objeto alcançado por meio de procedimentos analíticos (os instrumentos e as técnicas de

pesquisa) para que, posteriormente, seja realizada a síntese das múltiplas determinações que circunscreva o fenômeno investigativo.

Ademais, compreender o fenômeno de determinada coisa significa indagar e descrever como a coisa em si se manifesta naquele fenômeno, e como ao mesmo tempo nele se esconde. Compreender o fenômeno é atingir a essência. Sem o fenômeno, sem a sua manifestação e revelação, a essência seria inatingível (KOSIK, 1976, p. 16).

Através da superação da aparência do fenômeno e do alcance à sua essência, é que o(a) pesquisador(a) conseguirá interpretá-lo e compreendê-lo de forma eficaz, e diante dessa interpretação correta e comprometida com a verdade, é que tal pesquisador conseguirá criar possibilidades de transformação do mundo (SANTANA; FERREIRA, 2016). É partir disso, que a opção por este aporte teórico-metodológico se deu como fundamental para a construção e realização desta pesquisa, pois trata-se de um método que interpreta a realidade considerando sua historicidade, o seu movimento e as suas contradições que estão inseridas dentro de uma lógica mercantil. Esses elementos se tornam fundamentais para possibilitar o alcance da essência do objeto e a melhor compreensão da realidade.

Sobre a metodologia de pesquisa, foi realizado um estudo de caráter exploratório, pois proporciona um modo de pensar livre sobre diferentes temas ou conceitos. De acordo com Gil (1987), esse modelo de pesquisa tem como finalidade proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou a constituir hipóteses. Além disso, esse tipo de pesquisa tem como objetivo principal o aprimoramento de ideias ou a descoberta de intuições.

A pesquisa pauta-se na abordagem qualitativa que, para a análise das informações, foi imprescindível, pois possibilitou perceber a realidade para melhor compreendê-la, bem como não se limitou há apenas uma interpretação. Deste modo Minayo (2001, p. 21-22) nos diz que

A pesquisa qualitativa responde as questões muito particulares. Ela se preocupa, nas ciências sociais, com um nível de realidade que não pode ser quantificado. Ou seja, ela trabalha com o universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde a um espaço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis.

Além da abordagem qualitativa, a pesquisa contou com revisão bibliográfica, valendo-se do uso de livros, artigos em periódicos, revistas e sites. Segundo Gil (2002, p.44), “[...] a pesquisa bibliográfica é desenvolvida com base em material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos[...]”. Desta forma, trata-se do levantamento de um estudo já elaborado, mas que permite certo aprofundamento teórico sobre este.

Também foi feito levantamento de dados em plataformas e censos como IBGE, PNAD, DIEESE e SIDRA, a fim de apresentar alguns dados sobre o mercado de trabalho brasileiro, bem

como da região norte e do município de Belém. A opção por esses dados e índices trazem um recorte temporal que envolve os anos de 2019 a 2022, período marcado pela gestão governamental do ex-presidente Jair Messias Bolsonaro e também representa uma fase pós-Reforma Trabalhista de maneira a compreender seus desdobramentos para as relações laborais e a proteção social.

Esta pesquisa elegeu categorias analíticas como “trabalho”, “mundo do trabalho”, “capitalismo”, “neoliberalismo”, “formas e organizações de trabalho” “questão social”, “políticas sociais”, “trabalho uberizado”, “revolução 4.0”, “uberização”, “economia compartilhada”, “*Gig Economy*” e terminologias outras que surgiram no decorrer da pesquisa. Essas categorias serviram como caminhos para compreender como o processo de uberização se espelha no mundo do trabalho, com ênfase nos(as) trabalhadores(as) uberizados(as) do município de Belém do Pará.

### **Caracterização dos sujeitos da pesquisa**

Essa pesquisa objetivou compreender a relação intrínseca entre a materialização do processo de uberização do trabalho e a sua relação com a centralidade do trabalho. Tal composição precariza e expropria duramente o trabalho intelectual, degrada a objetivação e subjetivação sob o enfoque de condicionar a alienação<sup>16</sup> na vivência dos processos de trabalho e, conseqüentemente, na vida da classe trabalhadora.

A princípio a pesquisa tinha como sujeitos 10 entrevistados(as), sendo motoristas sindicalizados(as), escolhidos(as) on-line e, caso fosse possível, considerando o cenário pandêmico, de forma presencial na sede do Sindicato dos Motoristas de Transporte por Aplicativo do Pará (SINDTAPP), localizado no município de Belém, com sua data de criação em 10 de agosto de 2018. Porém, por dificuldades de contato e informações com o referido sindicato (que será exposto de forma mais detalhada no item dificuldades da pesquisa) se optou em fazer alterações em relação ao acesso e aproximação dos sujeitos participantes da pesquisa.

Esses sujeitos são trabalhadores(as) da plataforma digital de transporte para aplicativos da empresa Uber. São homens e mulheres com idades a partir de 18 anos, com grau de escolaridade e rendas variadas, residentes no município de Belém. Como critério para participarem da pesquisa, foram selecionados(as) motoristas que possuem cadastros ativos, com período de 6 meses de

---

16 Entendida a partir de Antunes (2009, p. 71) como expressão de uma relação social fundada na propriedade privada e no dinheiro, apresenta-se como "abstração da natureza específica, pessoal" do ser social que "atua como homem que se perdeu a si mesmo, desumanizado". O trabalhador, diz Marx, sente-se livremente ativo em suas funções animais (comer, beber, procriar) e em suas funções humanas sente-se como um animal. [...] Alienado e estranhado diante do produto do seu trabalho e diante do próprio ato de produção da vida material, o ser social torna-se um ser estranho diante de si mesmo.

adesão, no sentido de que esse período possa ser necessário para este(a) trabalhador(a) ter acúmulo de experiência enquanto motorista de aplicativo.

O contato com esses sujeitos ocorreu por meio de aplicativos de mensagens, *WhatsApp* e *Telegram*, redes sociais como *Facebook* e *Instagram* e por chamadas avulsas feitas pelo autor dessa dissertação. Previamente foram apresentados os objetivos dessa pesquisa e posteriormente marcados encontros em lugares e horários diversos em Belém para realizar as entrevistas, bem como algumas aconteceram dentro dos carros dos(as) motoristas da empresa Uber, como no caso das corridas avulsas.

A apresentação dos sujeitos da pesquisa preza pelo sigilo a identidade dos(as) entrevistados(as). Por isso, os mesmos(as) serão apresentados utilizando o nome “entrevistado” seguido por uma numeração que está de acordo com a ordem de realização de cada entrevista.

Para a coleta de dados foi utilizada como instrumento a entrevista semiestruturada, visando o aprofundamento dos dados que, de acordo com Minayo (2009), possibilita “[...] construir informações pertinentes ao objeto de estudo fornecendo dados secundários e primários no sentido amplo da comunicação verbal, tanto do entrevistador quanto do entrevistado [...]”. Ademais, este instrumento foi utilizado por meio dos princípios de Goldenberg (2004), pois a mesma revela que, com a sua utilização, tem-se maior paciência e motivação por parte dos entrevistados, como também maior flexibilidade para garantir a resposta desejada. Esse princípio é um dos instrumentos mais adequados para a revelação das informações sobre assuntos complexos.

Para tal instrumento, foi utilizado um roteiro de questões abertas e fechadas<sup>17</sup>, sendo entrevistados(as) 8 motoristas da plataforma da empresa Uber, escolhidos(as) de forma aleatória. É importante mencionar que a entrevista semiestruturada foi utilizada em razão da facilidade de captar as expressões de opiniões de forma livre dos sujeitos da pesquisa em uma conversa, com prévio conhecimento e assinatura do termo de consentimento livre e esclarecido (TCLE)<sup>18</sup>, resguardando sua privacidade e identidade.

Utilizou-se cada uma das 8 entrevistas em sua totalidade, porém suas apresentações no decorrer da dissertação foram escolhidas com base nas inferências do autor desta pesquisa, o qual prezou na busca por chegar aos objetivos desse estudo. Buscou-se também identificar a frequência e ausência dos temas, além do significado das frases, lapsos de linguagens, contradições, regionalismos, gírias, entre outros aspectos.

Portanto, os resultados alcançados foram categorizados e organizados, como um meio para chegar aos objetivos propostos por essa pesquisa, utilizando-se das seguintes categorias de análise:

---

17 Ver Apêndice B

18 Ver Apêndice A

(a) causas e motivos, (b) jornada de trabalho, (c) desemprego, (d) custos da atividade (e) autonomia no trabalho, (f) riscos da atividade, (g) remuneração, (h) sindicalização e reivindicações, (i) período pandêmico e (j) futuro, os quais serão apresentados no Capítulo 3. A seguir será apresentada a Tabela 3, referente ao perfil dos sujeitos da pesquisa:

Quadro 1: Perfil dos(as) entrevistados(as) da pesquisa.

ENTREVISTADOS(AS)	1	2	3	4
<b>IDADE</b>	23	34	56	45
<b>ESCOLARIDADE</b>	Superior (Cursando)	Ensino médio completo	Ensino médio incompleto	Ensino médio completo
<b>BAIRRO</b>	Tenoné	Cabanagem	Tapanã	Carmelândia
<b>PROFISSÃO</b>	Estudante e motorista de aplicativo	Motorista de aplicativo	Motorista de Aplicativo	Motorista de Aplicativo
<b>SEXO</b>	M	M	M	M
<b>COR/ETNIA</b>	Pardo	Pardo	Pardo	Pardo
<b>SITUAÇÃO FAMILIAR</b>	Solteiro	União estável	Casado	União estável
<b>FILHOS</b>	Não	Sim, um casal	Sim 4filhos(as)	Sim 3 filhos(as)
<b>SITUAÇÃO ECONÔMICA</b>	Autônomo	Autônomo	Autônomo	Autônomo
<b>MORADIA</b>	Própria	Própria	Própria	Alugada
<b>EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL</b>	Voluntário civil na polícia militar	Vendedor, frentista, operário e auxiliar de limpeza geral	Motorista durante 18 anos e mais 15 anos na área de contabilidade	Pedreiro e auxiliar de produção em fábrica

ENTREVISTADOS(AS)	5	6	7	8
<b>IDADE</b>	31	43	51	27
<b>ESCOLARIDADE</b>	Ensino superior completo	Ensino médio completo	Ensino médio completo	Superior (cursando)
<b>BAIRRO</b>	Marco	Reduto	Cabanagem	Marco
<b>PROFISSÃO</b>	Motorista de aplicativo	Motorista, porém, antes era empresário	Motorista	Motorista de aplicativo e recepcionista
<b>SEXO</b>	F	M	M	F
<b>COR/ETNIA</b>	Branca	Amarelo	Preto	Branca
<b>SITUAÇÃO FAMILIAR</b>	Solteira	Casado	União estável	Solteira
<b>FILHOS</b>	Sim, 1 Filha	Sim, 1 casal	Sim, 1 filha	Não
<b>SITUAÇÃO ECONÔMICA</b>	Pensionista	Autônomo	Autônomo	Carteira Assinada
<b>MORADIA</b>	Mora com a mãe	Cedida	Alugada	Própria

<b>EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL</b>	Sem experiências de carteira assinada	Empresário, dono de restaurante e cozinheiro	Taxista, garçom, ajudante de cozinha e mecânico industrial	Uber e o atual trabalho que é o primeiro emprego
---------------------------------	---------------------------------------	--	--	--

Fonte: Elaboração própria (2023)

O quadro 1 apresenta o perfil dos(as) 8 entrevistados(as) da pesquisa, onde é possível visualizar particularidades e heterogeneidade entre os sujeitos, sendo 6 do gênero masculino e 2 do gênero feminino, com idades que variam entre 23 a 56 anos, assinalando assim, a não existência de uma padronização em relação a seus anos de vida. Apresenta aspectos sobre “Idade”, “Escolaridade”, “Bairro”, “Profissão”, “Sexo”, “Cor/Etnia”, “Situação familiar”, “Filhos”, “Situação econômica”, “Moradia” e “Experiência profissional” que são de fundamental importância para entender o perfil dos sujeitos da pesquisa, discussão aprofundada no Capítulo 3 dessa dissertação.

Outro ponto para se observar é a trajetória profissional desses sujeitos. É possível visualizar no Quadro 1 que todos(as) os(as) entrevistados(as) passaram ou passam por vínculos frágeis ou precários de trabalho. A exploração, a degradação e o desemprego são suas realidades, logo a vulnerabilidade desse(a) trabalhador(a) o(a) leva a aceitar de forma quase desesperada “contratos” de trabalho precários que, na maioria das vezes, estão distantes dos direitos trabalhistas. Outrossim, dados necessários ao leitor são as formas e localidades em que as entrevistas foram realizadas.

Quadro 2: Locais e horários da realização das entrevistas

ENTREVISTADOS(AS)	LOCAL	HORÁRIO
<b>Entrevistado(a) 1</b>	UEPA (Universidade Estadual do Pará)	12:00 – 13:30
<b>Entrevistado(a) 2</b>	Dentro do carro (corrida solicitada)	19:00 – 20:00
<b>Entrevistado(a) 3</b>	Shopping	20:00 – 21:00
<b>Entrevistado(a) 4</b>	Dentro do carro (corrida solicitada)	09:00 – 09:45
<b>Entrevistado(a) 5</b>	Dentro do carro (corrida solicitada)	15:00 – 16:00
<b>Entrevistado(a) 6</b>	Lanchonete	11:30 – 12:45
<b>Entrevistado(a) 7</b>	Loja de conveniência (localizada em um posto de gasolina)	10:00 – 11:00
<b>Entrevistado(a) 8</b>	Dentro do carro (corrida solicitada)	14:00 – 15:00

Fonte: Elaboração própria (2023)

A intenção de destacar os locais e horários em que as entrevistas foram realizadas é no sentido de demonstrar como o objeto de estudo é complexo e de difícil acesso. A empresa Uber não divulga informações sobre seus(as) motoristas e por isso o contato com esses sujeitos se torna um

desafio, pois além de serem de difícil acesso, fazer esses(as) motoristas pararem e fazer com que percam dinheiro, como é percebido no relato do entrevistado (a) 7: “[...] todo tempo é para rodar. Parar significa não fazer dinheiro. Agora mesmo eu conversando aqui contigo estou perdendo dinheiro, porque poderia estar com passageiro [...]” – é uma tarefa desafiadora.

Esse é apenas um dos relatos que surgiram no decorrer da pesquisa, enfatizando que parar é o mesmo que não trabalhar, é o mesmo que perder dinheiro. Todos(as) os(as) entrevistados(as) mencionaram essa narrativa. No Quadro 2 é possível visualizar que metade dos locais onde as entrevistas foram realizadas foi dentro do carro por meio de corridas solicitadas. As demais se deram por meio de algum tempo livre, como por exemplo o(a) entrevistado(a) 1 que concedeu entrevista no seu horário de almoço, pós-aula na universidade, ou como o(a) entrevistado(a) 3 que foi entrevistado(a) ao fim do seu expediente como motorista da empresa Uber.

A partir disso, é visto a complexidade desta pesquisa. Mesmo diante das adversidades, como menciona Goldenberg (2004), nas ciências sociais, a arte de pesquisar exige do pesquisador a noção de que nenhuma realidade é totalmente previsível em que, mesmo com uma metodologia bem construída, é impossível prever todas as suas etapas. Logo, esta pesquisa é resultado da arte descrita por Goldenberg (2004) que também estabeleceu contextos complexos, imprevisíveis e impossíveis de se ter um total controle.

### **Dificuldades da pesquisa**

A pesquisa encontrou dificuldades desde seus primeiros passos, tanto no que diz respeito à literatura e referenciais teóricos que tratam sobre a temática, até chegar aos sujeitos da pesquisa, aos interlocutores das entrevistas. No primeiro caso é possível visualizar um grau de dificuldade por se tratar de uma temática considerada de certa forma recente. Tudo é muito fluído: as teorias, os debates e reflexões seguem diferentes linhas e correntes do pensamento, o que torna um desafio ao pesquisador definir o que está próximo das suas concepções e reflexões.

Nesse sentido, optou-se por autores que tratassem o debate à luz do materialismo histórico dialético, considerando o movimento do capital e suas particularidades na vida social. Ademais, autores e reflexões que não consideram essa abordagem foram utilizados e citados no decorrer do referencial teórico como forma de dialogar/apresentar convergências/divergências no debate. Trazê-lo para a realidade amazônica, no entanto, foi um desafio, pois além de ser uma realidade complexa, com particularidades próprias da região, a reflexão é recente como já mencionado na presente pesquisa. Por isso o referencial teórico que trata a temática, especialmente quando envolve o Norte

do país, ainda está em construção, causando assim uma certa dificuldade para articular a temática com o caráter e realidade regional.

Outro ponto pertinente é o que se refere ao contato com os sujeitos da pesquisa, pois a Uber não divulga nenhum tipo de informações sobre os mesmos, o que dificulta conhecer e alcançar esses sujeitos. Em um primeiro momento, como forma de facilitar esse contato, pensou-se em realizar a pesquisa por meio do contato com o Sindicato dos Motoristas de Transporte por Aplicativo do Pará (SINDTAPP), localizado no município de Belém. Todavia, por dificuldades na comunicação, por inúmeras tentativas falhas de encontros, ligações e videochamadas, além de diversos deslocamentos e desencontros pelo autor dessa dissertação com o presidente do referido sindicato, optou-se por uma nova forma de abordagem, apresentada no item “Percurso metodológicos da pesquisa”.

Mediante esta nova abordagem, que se utilizou de mensagens em aplicativos de mensagens, assim como chamadas e publicações em redes sociais, em grupos que tivessem a presença desses motoristas de aplicativo, como o grupo “Uber Belém” e o Uber Pará”, propôs-se chegar a esses sujeitos. Esse contato foi tomado como um desafio, pois o pesquisador teve que lidar com encontros e desencontros, com desconfianças e até colocar sua segurança em risco, indo ao encontro de alguns entrevistados(as) em horários e locais de difícil acesso.

As abordagens por meio das chamadas avulsas foram um impasse encontrado pelo pesquisador, pois foram tentativas sem grandes expectativas custeadas pela bolsa CNPq, solicitando corridas longas e que muitas das vezes ainda foi necessário estendê-las para poder chegar até o final do roteiro das entrevistas, além de que diversas dessas chamadas avulsas foram falhas, os(as) motoristas não aceitaram participar por inúmeros motivos, desde “não gostar desse tipo de coisa”, de não querer perder tempo e até por pedirem uma remuneração por concederem a entrevista.

Acima de tudo isso, ainda há que se considerar entre esses contextos a presença do cenário de pandemia Covid-19, doença causada pelo vírus SARS-CoV-2, e suas implicações para a execução de um cronograma, planejamento e resultados. O pesquisador teve que lidar com esse cenário, não apenas na pesquisa, mas também ao que diz respeito a suas aulas e disciplinas ofertadas pelo Programa de Pós-Graduação em Política Social – PPGPS/UNB, que se deu de forma totalmente remota devido ao contexto pandêmico.

Todos esses fatores são pontos pertinentes para serem destacados, tendo em vista que, de forma direta ou indiretamente, dificultaram o processo da pesquisa, revelando-se ao autor dessa dissertação por meio de contratempos e obstáculos, pois encontrou, desde os primeiros passos desse processo, entraves que poderiam fazê-lo seguir outros caminhos. Por persistência, orientações e planejamento, chegou-se a esse trabalho e aos seus resultados.

## **CAPÍTULO 1 – DO TRABALHO ONTOLÓGICO AO DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO**

Ao construir este capítulo, buscou-se trazer uma breve reflexão crítica acerca da categoria trabalho e as suas transformações na sociedade do capital. Pretende-se analisar como o trabalho se desenvolveu, especialmente com a ascensão do modo de produção capitalista, o que reverberará até a atualidade com a chamada Revolução 4.0, que traz uma nova forma de intensificar a exploração e a precarização no mundo do trabalho. Esse debate, além disso, acaba sendo de suma importância para entendermos a dinâmica do mundo do trabalho, o qual não se dá como estático e muito menos como a utopia fantasiosa repleta de contradições e explorações que o modelo de produção capitalista propaga ao redor do globo.

### **1.1 Trabalho ontológico e as suas transformações na sociedade do capital**

Em seu sentido etimológico, a palavra trabalho já esteve associada ao “tripalium”, um instrumento utilizado para tortura. Tempos depois, fora usado pela agricultura para bater trigo e espigas de milhos com o objetivo de rasgá-los. Sendo assim, o trabalho possui uma historicidade e particularidades em que, enquanto atividade laboral, nem sempre foi degradante, assim como também não foi sempre benéfico ao ser humano (PINTO, 2007).

Nesse sentido, é importante mencionar que nessa discussão compreende-se a categoria trabalho a partir do seu sentido ontológico e histórico, com base na teoria social marxista e marxiana<sup>19</sup>. Logo, o trabalho se coloca como uma categoria fundamental na compreensão do ser social<sup>20</sup> e da sociedade, pois é por intermédio dessa atividade que os seres humanos conseguem se (re)produzir, sendo uma condição necessária para a existência humana, independente da formação social e econômica em que estejam submetidos (MARX; ENGELS, 2007).

Ao se discutir tal temática é fundamental considerar suas especificidades, seja histórica, social e cultural, partindo do princípio de que a sociedade humana possui estreita relação com a natureza. Logo, esta última pode viver sem a sociedade, mas a sociedade não vive sem a natureza, pois é por meio da relação com a natureza que a humanidade consegue obter subsídios para atender

---

19 Importante destacar que a construção teórica e reflexiva da dissertação teve como apoio as obras Karl Marx, assim como a de estudiosos e pesquisadores, que embasaram seus estudos e pesquisas na Teoria Social Crítica.

20 Segundo Netto e Braz (2006) o ser social é um ser da práxis que envolve o trabalho, mas não está restrito a ele, e inclui todas as objetivações humanas materiais e espirituais. O ser social constitui-se como um ser que, dentre todos os tipos de ser, particulariza-se por que é capaz de: 1) realizar atividades teleologicamente direcionadas; objetivar-se material e idealmente; 3) comunicar-se e expressar-se pela linguagem articulada; 4) tratar suas atividades e a si mesmo de modo reflexivo, consciente e autoconsciente; 5) escolher entre alternativas concretas; 6) universalizar-se; e 7) sociabilizar-se (NETTO; BRAZ, 2006, p. 41).

suas necessidades e construir a sociedade materialmente. Essa interação/relação com a natureza ocorre através do trabalho.

Nesse sentido, o ponto de diferenciação entre o ser social e a natureza é a sua capacidade de pensar teleologicamente, ou seja, antes de realizar seu trabalho ele objetiva, idealiza e prevê o processo e o resultado final. A contar de tal ação, o ser humano ganha novos conhecimentos e habilidades, fundamentais para seu desenvolvimento, pois ao transformar a natureza, o humano também se transforma.

É por meio do trabalho que é realizada uma nova objetividade humana fundamental para a vida cotidiana e para a reprodução social, com a produção de valor de uso para a sua sobrevivência. O processo de trabalho é realizado através da relação entre o trabalho humano, (atividade orientada a um fim); o objeto de trabalho (matéria-prima que se aplica o trabalho); e os meios de trabalho (os instrumentos necessários para a realização do trabalho).

Observa-se que o trabalho é uma atividade exclusiva do ser humano e nele contém uma finalidade. Dessa forma, ao agir sobre o objeto ou matéria-prima, o(a) trabalhador(a) antecipa idealmente, no plano da consciência, o resultado que pretende obter e as condições objetivas para a realização do trabalho. Logo, esse trabalho não se restringe ao sentido biológico, programado ou intuitivo, característico dos animais, mas sim como um ato da consciência humana. Ao transformar a natureza e colocar em movimento a sua “corporeidade”, o ser social também transforma a sua natureza. Neste sentido, o trabalho é responsável pelo salto ontológico do ser natural (orgânico e inorgânico) para um novo tipo de ser — o social, ao possibilitar o intercâmbio com natureza na criação de valor de uso e atender às necessidades humanas e à sua autotransformação enquanto ser social (LUKÁCS, 2012). De acordo com Marx (1989, p. 202-202), acerca da capacidade teleológica,

Uma aranha executa operações semelhantes às do tecelão, e uma abelha envergonha muitos arquitetos com a estrutura de sua colmeia. Porém, o que desde o início distingue o pior arquiteto da melhor abelha é o fato de que o primeiro tem a colmeia em sua mente antes de construí-la com a cera. No final do processo de trabalho, chega-se a um resultado que já estava presente na representação do trabalhador no início do processo, portanto, um resultado que já existia idealmente. [...]. E essa subordinação não é um ato isolado. Além do esforço dos órgãos que trabalham, a atividade laboral exige a vontade orientada a um fim, que se manifesta como atenção do trabalhador durante a realização de sua tarefa, e isso tanto mais quanto menos esse trabalho, pelo seu próprio conteúdo e pelo modo de sua execução, atrai o trabalhador, portanto, quanto menos este último usufrui dele como jogo de suas próprias forças físicas e mentais.

Corroborando com o exposto, Netto e Braz (2006) destacam que o trabalho jamais se dá de modo imediato ou sem sentindo, ou seja, o trabalho exige conhecimentos e habilidades pré-adquiridos, seja pela repetição e/ou experimentação e, posteriormente, serão transmitidos de acordo

com os processos de aprendizagem, uma característica humana. Em síntese, o trabalho para Marx (1983, p. 149-150):

[...] É, antes de tudo, um processo entre o homem e a natureza, processo este em que o homem, por sua própria ação, medeia, regula e controla seu metabolismo com a natureza. Ele se confronta com a matéria natural como com uma potência natural. A fim de se apropriar da matéria natural de uma forma útil para sua própria vida, ele põe em movimento as forças naturais pertencentes a sua corporeidade: seus braços e pernas, cabeça e mãos. [...] é uma atividade orientada a um fim para produzir valores de uso, apropriação do natural para satisfazer as necessidades humanas, condição universal do metabolismo entre homem e natureza, condição natural eterna da vida humana e, portanto, independente de qualquer forma dessa vida, sendo antes igualmente comum a todas as suas formas sociais.

Compreende-se, a partir da teoria de Marx que trabalho é uma relação entre teleologia e causalidades, caracterizando-se como categoria primordial da práxis social, da sociabilidade humana, bem como sendo o elemento estruturador das relações sociais. Nesse sentido, o trabalho, segundo as reflexões do referido autor, seria a relação entre o ser humano e a natureza. Como mencionado anteriormente, o humano age sobre a natureza, transformando-a em algo de valor (valor de uso), ou seja, em produtos com utilidades para a sua vida humana, na intenção de suprir suas necessidades, como por exemplo, comer, beber, proteger-se, entre outros, bem como para a manutenção de sua subsistência.

Como foi citado, o trabalho tem fundamental importância na vida do ser humano, basta ver que ele objetiva a transição do ser natural ao ser social, sendo capaz de transformá-lo num ser dotado de autonomia (Lukács, 2012). Outro ponto a ser mencionado é que para os seres humanos poderem existir, devem transformar constantemente a natureza. Sem essas transformações a sociedade não existiria.

Segundo o referido autor, a “essência do trabalho humano” nasce pela luta, pela existência e todos os estágios e formações sociais são produtos da autoatividade do trabalho. É mediante a ele que ocorre o surgimento da linguagem, da cooperação, da sociabilidade e da divisão do trabalho que possuem caráter social e se desdobram do ser social já construindo “[...] quaisquer manifestações delas, ainda que sejam muito primitivas, pressupõem o salto como já acontecido [...]” (LUKÁCS, 2012, p.35).

Diante do exposto, observa-se que o trabalho nesse momento inicial foi analisado com suas características simples e abstratas, como uma atividade orientada a um fim – a produção de valores de uso, em outras palavras, tratado como apropriação do elemento natural para satisfazer as necessidades dos seres humanos, comum a todas as suas formas sociais. Ainda que sob a sombra da sociedade capitalista e seu *modus operandi*, que será tratada a seguir, a dimensão do trabalho como atividade vital para a reprodução social e emancipatória enquanto trabalho na sua dimensão

concreta, nos moldes de Antunes (2009), não são apagadas definitivamente. Essa categoria “trabalho” tem um lugar privilegiado ao possibilitar o processo e o “salto ontológico” na gênese do ser social.

Por isso, não tivemos necessidade de apresentar o trabalhador em sua relação com outros trabalhadores, e pudemos nos limitar ao homem e seu trabalho, de um lado, e à natureza e suas matérias, de outro. Assim como o sabor do trigo não nos diz nada sobre quem o plantou, tampouco esse processo nos revela sob quais condições ele se realiza, se sob o açoite brutal do feitor de escravos ou sob o olhar ansioso do capitalista, se como produto das poucas jugera de terra cultivadas por *Cincinnatus* ou da ação do selvagem (MARX, 2011, p.192).

Vale destacar que com o decorrer dos anos essas características referentes ao trabalho, como valor de uso, vão se modificando, principalmente após o surgimento da agricultura, a qual possibilitou ao indivíduo, pela primeira vez na história, poder produzir mais do que realmente necessita para sua sobrevivência. É a chamada produção excedente que se torna lucrativa a exploração do homem pelo homem (LESSA, 1999).

Dessa forma, sob diferentes modos de produção, o trabalho passou por diversas etapas: nas sociedades tribais, por exemplo, o trabalho era realizado de forma coletiva e solidária, sem dominação e exploração. Contudo, o trabalho, no decorrer da história, deixou de ser uma realização humana e se afastou do seu sentido ontológico para se colocar como obrigação, em especial, com o surgimento de sociedades constituídas na propriedade privada dos meios de produção, a constituição de classes sociais e na exploração do homem pelo homem, com particularidades em cada momento histórico. De acordo com Antunes (2015, p.11):

Desde o mundo antigo e sua filosofia, o trabalho vem sendo compreendido como expressão de vida e degradação, criação e infelicidade, atividade vital e escravidão, felicidade social e servidão. *Ergon e pónos*, trabalho e fadiga. Momento de catarse e vivência de martírio. Ora cultuava-se seu lado positivo, ora acentuava-se o traço de negatividade.

Logo, é observado que a discussão acerca do trabalho e suas particularidades é coberta por contraditórias e complexas discussões que, a depender do período histórico ela pode ser considerada como um momento de felicidade e satisfação da humanidade ou como um momento de total degradação da vida social que no modo de produção capitalista encontra seu ápice selvagem (MARX, 2011, p.192).

Como destaca Lessa (2016, p.43), “[...] as primeiras sociedades baseadas na exploração do homem pelo homem foram as escravistas e as ‘asiáticas’ [...]”. Observa-se que no modo de produção asiático ou tributária, ocorre a exploração do trabalho, porém ainda não existe a propriedade privada. No modo de produção escravista, a sua base era o trabalho escravo, na qual existiam duas classes sociais opostas: os senhores de escravos e os(a) escravizados(a) onde “[...]”

toda a produção dos escravos pertencia ao seu senhor, aos escravizados não interessava o aumento da produtividade.” (LESSA, 2016, p.43).

Já no modo de produção feudal, é perceptível que o trabalho se fundamentou na servidão e na exploração dos camponeses/servos. Nesse modo de produção foram criadas classes sociais que mantinham um certo tipo de relação mútua, ou seja, o servo era ligado à terra e o senhor feudal ao feudo. Assim, os servos eram proprietários das suas ferramentas e de parte da produção, diferente do trabalho escravo. Entretanto, como destaca Lessa (1999, p. 29) passados alguns séculos após surgir esse modo de produção, o “[...] aumento da produção e da população levou o feudalismo, também, ao seu ‘beco sem saída’: possuía mais servos do que comportava e produzia mais do que conseguia consumir [...]”, ocasionando em uma crise e a expulsão dos servos dos feudos.

O feudalismo foi substituído pelo Modo de Produção Capitalista<sup>21</sup> que se torna dominante até a atualidade de forma global. Nesse modo o trabalho e todos os fatores de produção se transformam em mercadorias. Além disso, ocorre a centralização dos meios de produção, a concentração da propriedade e riqueza social para uma parcela mínima da sociedade. Nesse sentido, a partir do modo de produção capitalista, especialmente com as revoluções industriais, a organização do trabalho foi incorporada na produção e passou a ser submetido aos interesses de classe.

Faz-se necessária uma breve caracterização acerca do modo de produção capital que não é infinito e muito menos existe desde sempre, tenha-se em vista que o ser humano, por mais de 30 mil anos, viveu e sobreviveu em comunidade primitiva, em outras palavras, viveu sem uma sociedade dividida por classes e sem a exploração do homem pelo homem (LESSA, 1999). Acerca das formas anteriores do capital, Antunes (2009, p.25) relata:

Enquanto nas formas societais anteriores ao capital, “no que concerne à relação entre produção material e seu controle, as formas e metabolismo social se caracterizavam por um alto grau de autossuficiência”, com o desenvolvimento do sistema global do capital, este tornou-se expansionista e totalizante, alterando profundamente o sistema de metabolismo societal.

Percebe-se que pobreza, trabalho e exploração sempre existiram, ou seja, não são frutos do capital e do seu modo de produção. Todavia, é através da sociabilidade do capital que estes ganham características particulares desse modo de produção. Com um processo formado por diferentes

---

21 Marx (2015, p.532) infere que a era capitalista teve início a partir do século XVI e se consolidou no decorrer dos séculos XVIII e XIX. A sua implementação se deu com base na expropriação de trabalhadores e no extermínio, na escravização e no soterramento da população nativa na América, nas Índias Orientais e na África. Para uma melhor compreensão sobre a origem do capitalismo, consultar Marx (2015), cap. 24 – A assim chamada acumulação primitiva e o Manifesto Comunista no tópico: Burguesia e Proletariado.

determinantes, entre os quais se destaca o excedente de produção, ocorre a possibilidade para o aparecimento de classes sociais com interesses antagônicos, explorando uma o trabalho da outra. Sendo assim, dá-se início ao escravismo clássico e posteriormente por um processo de transição, o feudalismo. Assim, o modo de produção capitalista é concebido nas entranhas do feudalismo (NETTO e BRAZ, 2007).

Portanto, a partir da expansão do mercado, houve o declínio do modo de produção feudal, resultando assim no aparecimento da sociedade burguesa. De acordo com Marx e Engels (2014), essa sociedade intensificou a divisão de duas classes: burgueses e proletariados<sup>22</sup>; aliás, as necessidades começaram a aumentar à medida que o mercado se expandia. Dessa maneira, a manufatura foi substituída pela indústria moderna e os pequenos produtores pelos industriais milionários, chefes de exércitos inteiros e pelos burgueses modernos. Diante de tal realidade, este modo de produção começou a evoluir e o capital se multiplicou, ocasionando a expansão do mercado e, conseqüentemente, o crescimento do capital.

Sobre esse modo de produção, é importante destacar que se caracteriza pela exploração da força de trabalho, “abandonando” o valor de uso, e fortalecendo o trabalho como valor de troca. Leve-se em consideração que este último é fundamental para a sua manutenção e continuação, em que tudo e todos, desde as necessidades mais básicas até as mais variadas atividades de produção, materiais e culturais, devem estar estritamente subordinados. Em outras palavras, preza por uma nova e maior exploração, objetivando o trabalho excedente, bem como a maior apropriação possível da mais-valia, das mais diferentes maneiras (ANTUNES, 2009).

Observa-se que valor de uso e valor de troca para o capital não são coisas separadas, mas sim como um modo, onde o segundo subordina radicalmente o primeiro. Assim, como consequência do capital ocorre uma “estrutura de mando vertical”, ou seja, sempre ocorrerá neste modo de produção uma relação de subordinação ou, em outras palavras, de mando e desmando, em que ocorre uma divisão hierárquica do trabalho, pautado na ampliação, produção e reprodução do valor de troca.

A relação capitalista objetiva a separação entre trabalhadores(as) e a propriedade das condições da realização de seu trabalho, processo esse que transforma o capital em meios sociais de subsistência e de produção, bem como converte os produtores diretos em assalariados (MARX, 2015). Corroborando com o exposto, o referido autor diz:

---

<sup>22</sup> De acordo com Marx e Engels no *Manifesto Comunista* (2014): De uma forma “simples” e direta classificam Burgueses como a classe dos capitalistas modernos, proprietários dos meios de produção social que empregam o trabalho assalariado e Proletariados como a classe dos assalariados modernos que, não tendo meios de produção, são obrigados a vender sua força de trabalho para sobreviver.

A relação capitalista pressupõe a separação entre os trabalhadores e a propriedade das condições da realização do trabalho. Tão logo a produção capitalista esteja de pé, ela não apenas conserva essa separação, mas a reproduz em escala cada vez maior. O processo que cria a relação capitalista não pode ser senão o processo de separação entre o trabalhador e a propriedade das condições de realização de seu trabalho, processo que, por um lado, transforma em capital os meios sociais de subsistência e de produção e, por outro, converte os produtores diretos em trabalhadores assalariados. A assim chamada acumulação primitiva não é, por conseguinte, mais do que o processo histórico de separação entre produtor e meio de produção. Ela aparece como “primitiva” porque constitui a pré-história do capital e do modo de produção que lhe corresponde [...] (p 961)

A subjugação do trabalhador é o que dá início ao trabalho assalariado e capitalista, a sua separação das ferramentas de trabalho, além é claro de todo o processo de cercamento e expropriação de terras, em que esses seres humanos são expurgados de suas propriedades e das condições para a realização do seu trabalho, sendo jogados e obrigados a venderem sua única fonte de sobrevivência, seu corpo/força de trabalho. A escravidão e o tráfico negreiro, nos primórdios do modo de produção, foram de fundamental importância para impulsioná-lo.

Dessa forma, para Mészáros (2002), a total subordinação das necessidades humanas ao que diz respeito à reprodução de valores de troca, vem sendo o traço de maior destaque do sistema capitalista desde sua origem. Nas palavras de Teixeira (2008, p.57):

Esse sistema produtor de mercadorias instaura uma relação desumanizada, coisificada, que reduz a força de trabalho à coisa, a “condição material de produção” submetida ao imperativo da produção de riqueza para fins de valorização do capital, engendrando não apenas desvalorizações das qualidades e necessidades humanas, mas também uma sociabilidade que gera pobreza, populações excedentes e os “inúteis” para o capital, pela falta de valor de uso, de rentabilidade [...].

Com este modo de produção capitalista que explora, aliena, personifica o trabalho, separa o(a) trabalhador(a) dos meios de produção, cria o exército industrial de reserva, o desemprego estrutural, além é claro de transformar as relações laborais. À vista disso, o trabalho e suas relações se alteram drasticamente, alterando seu modo e particularidades, criando diversas formas de organizar e controlar a classe trabalhadora, bem como diferentes tipos de trabalho.

Este modo de produção se apropria de uma de suas maiores ferramentas para seu desenvolvimento e continuação – o Estado. Na construção de uma sociedade de classes sociais com interesses antagônicos em que ocorre a dominação de uma pela outra, a classe no poder precisa de um instrumento que a faça permanecer na dominância. Em outras palavras, necessita de algo que consiga conter a revolta da classe dominada, de forma física e ideológica, bem como estabeleça um conjunto de regras a serem seguidas a favor do capital.

Nas palavras de Marx (1983, p.25) “[...] uma superestrutura jurídica e política, e à qual correspondem formas sociais determinadas de consciência [...]”. Isso constitui o Estado, o qual no capitalismo serve e atende aos interesses da burguesia. De acordo com Marx e Engels (2014, p.28)

o Estado é fruto do antagonismo de classes e no período marcado pela burguesia ele é o “[...] comitê administrativo dos interesses comuns da burguesia [...]”. Dessa forma, Engels (1997, p. 193) diz:

Como o Estado nasceu da necessidade de conter de antagonismos das classes, e como, ao mesmo tempo, nasceu em meio ao conflito delas, é por regra geral, o Estado da classe mais poderosa, da classe economicamente dominante, classe que por intermédio dele, se converte também em classe politicamente dominante e adquire novos meios para a repressão e exploração da classe oprimida.

Nesse sentido, o Estado é produto da sociedade e da forma como a mesma se desenvolveu. Assim, as leis que regem a sociedade do capital se caracterizam também, como expressão da conjuntura da luta de classes, logo, podem delimitar um Estado com caráter democrático ou ditatorial em que se encontram, mais ou menos, avanços no âmbito dos direitos sociais.

Observa-se que tais autores demonstram como o Estado acaba se dando como uma falsa universalidade, o qual está distante de ser a mediação universal de uma sociedade com direitos e privilégios iguais. Na verdade, esse Estado acaba se dando como uma ferramenta para garantir a propriedade privada dos meios de produção, ou seja, defende o interesse comum de uma classe particular, usando mecanismos para despolarizar a sociedade, subtraindo cada vez mais as relações sociais.

Em consonância com Netto (2011), observa-se que o Estado, permeado pela lógica do capital, opera de forma a propiciar um conjunto de condições necessárias à acumulação e à valorização do capital. Um elemento novo nas funções do Estado, nesse contexto, é a conservação física da força de trabalho ameaçada pela superexploração. Conceituando Estado, Lima (2006, p. 10) enfatiza:

O Estado, portanto, é produto das contradições existentes entre trabalho produtivo e trabalho improdutivo; produção material e imaterial; emprego/subemprego e desemprego; forças produtivas e forças improdutivo-destrutivas; relações de produção entre proprietários e não-proprietários dos meios de produção e subsistência – em síntese: o resultado de classes sociais, regidas por relações conflitivas, contraditórias e antagonicas de uma sociedade irremediavelmente cindida.

O Estado se dá a partir a uma conflituosa relação, o qual disfarça seu verdadeiro caráter mediante elementos da própria realidade, como é o caso das políticas sociais reguladas nos marcos do Estado e, assim como, pelos instrumentos ideológicos da burguesia, que provocam a ideia de que esse Estado não está a seu favor, mas sim dos interesses comuns da sociedade. Um Estado com características fortes, dotado de poderes de polícia e do monopólio dos meios de violência, pode assegurar a acumulação do capital. Além disso, “[...] a formação do Estado em associação com o

surgimento da constitucionalidade burguesa tem sido por conseguintes características cruciais da longa geografia histórica do capitalismo [...]” (HARVEY, 2004, p.79).

A começar dessa breve discussão, é notória a complexidade desse modelo de produção que domina o trabalho e as profundas transformações que ocorreram no mundo do trabalho no decorrer dos anos, onde essas transformações acabam por atingir diretamente as relações sociais e toda a vida humana, no qual os seres humanos são considerados apenas como mera força de trabalho, fonte de mais-valia e de valor, ou então, como consumidores. De acordo com Teixeira (2008), com a ascensão do capitalismo, as funções de reprodução social e até individual foram completamente modificadas. Relações como idade, etnia, gênero e diversas outras como obras de artes e lazer, sofrem as consequências do capital.

São diversas particularidades que envolvem essa discussão e dificilmente se conseguiria esgotá-la. O fundamental é salientar que o mundo do trabalho passa por transformações constantemente e que a classe trabalhadora<sup>23</sup> é uma das primeiras a serem atingidas por tais mudanças. Essa classe surge como um sujeito histórico-social, dando-se como complexa, afinal, ela mantém esse modo de produção, assim como há o poder, de acordo com os estudos de Marx, de pôr fim a esse modelo de produção.

Nesse sentido, a construção teórica dessa dissertação corrobora com a noção ampliada de classe trabalhadora que Ricardo Antunes infere, considerando ser, “[...] a totalidade daqueles que vendem sua força de trabalho, tendo como núcleo central os trabalhadores produtivos [...]”, mas englobando também os(as) trabalhadores(as) improdutivos(as). De forma que chega a incorporar, além do proletariado rural, o proletariado precarizado, o subproletariado moderno, *part time*, o novo proletariado dos McDonald’s, os(as) trabalhadores(as) terceirizados(as) e precarizados(as) das empresas liofilizadas, os(as) trabalhadores(as) assalariados(as) da chamada “economia informal”, que muitas vezes são indiretamente subordinados(as) ao capital, além dos(as) trabalhadores(as) desempregados(as), expulsos(as) do processo produtivo e do mercado de trabalho pela reestruturação do capital e que hipertrofiam o exército industrial de reserva, na fase de expansão do desemprego estrutural (ANTUNES, 1999, p. 102-104).

Essa noção ampliada de classe trabalhadora se torna fundamental para a compreensão das relações sociais atuais, as quais estão permeadas pela fragmentação e heterogeneização da classe, bem como, para o entendimento da ampliação do número de trabalhadores(as) postos à frente do sociometabolismo do capital.

---

23 De acordo com Mattos (2019), o estudo do trabalho e da classe trabalhadora não são a mesma coisa, porém estão completamente imbricados quando o objeto é a formação social capitalista.

É preciso compreender cada vez mais as particularidades do mundo do trabalho e da classe trabalhadora, sua noção ampliada, como citada anteriormente, e sua nova morfologia que nos moldes de Antunes (2018) seria a ampliação do número de proletários do mundo industrial, de serviços e do agronegócio. São exemplos disso também: os(as) trabalhadores(as) de telemarketing e *Call Center* ou SAC (Serviço de Atendimento ao Cliente); os(as) digitalizadores(as) que laboram (e se lesionam) nos bancos e que se desenvolveram na era digital, da informática (*softwares*, computadores, sistemas de redes, periféricos etc.), da telemática e da telecomunicação (serviços de telefonia, fibra óptica, satélite, cabo, etc.); os(as) assalariados(as) do fast-food e os(as) trabalhadores(as) jovens dos hipermercados; os(as) motoboys(motogirls) que morrem nas ruas e avenidas, usando suas motocicletas para transportar mercadorias; os(as) motoristas de aplicativos que dirigem horas sem fim pelo mínimo para sobreviver; etc.

Nesse sentido, eles são e fazem parte das forças sociais do trabalho, participando, direta ou indiretamente, da geração de mais-valor e da valorização do capital<sup>24</sup>. Oscilam entre a grande heterogeneidade em sua forma de ser (gênero, etnia, geração, espaço, qualificação, nacionalidade etc.) e a impulsão tendencial para uma forte homogeneização que resulta das condições precarizadas presentes em distintas modalidades de trabalho que se ampliam em escala global.

Logo, é notório que o trabalho e a classe trabalhadora estão em desenvolvimento constante, acompanhando e sendo afetados diretamente pelas oscilações/transformações do capitalismo que, como foi observado, utiliza-se de estratégias e evolui de forma cada vez mais perversa para se apropriar o máximo possível do domínio sobre o mundo do trabalho, que é multifacetado, dando-se de diferentes formas e com diferentes modos de organização.

Salama (1995, p.51) já afirmava que “[...] O futuro do capitalismo pode ser um capitalismo selvagem (mais selvagem ainda que o que conhecemos na atualidade) [...]”. É o que vivenciamos no decorrer da história, em que esse modo de produção criou o(a) trabalhador(as) ideal: aquele que mais conseguir anular sua condição humana enquanto trabalha, que não for tantas vezes ao banheiro, não adoecer, não conversar com os colegas, não manifestar queixas, não faltar ao trabalho (MAIOR, 2007).

Nas palavras de Netto (1995, p.35) “[...] o capitalismo nunca esteve tão organizado quanto atualmente, com uma insuspeitada capacidade de se refuncionalizar e de responder rapidamente a novas demandas [...]”. Afinal, quanto mais o capitalismo é expandido, mais o trabalho assume múltiplas configurações que em sua maioria são recobertas por contraditórias aparências.

---

<sup>24</sup> Marx atribuiu o lucro ao trabalho vivo, destacando a qualidade de mercadoria da força de trabalho, cuja especialidade é gerar um valor superior ao seu próprio, este último determinado, “como o de qualquer outra mercadoria, pelo tempo de trabalho socialmente necessário à sua produção e, por consequência, a sua reprodução” (MARX, 1989, p.11).

Observando a realidade ao redor do globo, as quatro últimas décadas representam um período marcado pelos avanços neoliberais e tecnológicos oriundos do contexto mundial. Em consonância com esse “avanço” e inovação tecnológica, tem-se o aumento cada vez mais exacerbado das desigualdades sociais<sup>25</sup>, que em sua maioria são expressas pelo aumento da chamada exclusão social, do rebaixamento das políticas sociais, pelo crescimento do desemprego estrutural. Conseqüentemente, a economia informal se acentua e, de forma tendenciosa, o emprego formal sofre uma redução, aprofundando ainda mais a questão social e suas expressões que em muitos casos são recobertas pelo aparato Estatal.

## 1.2 Desenvolvimento tecnológico e o mundo do trabalho

O debate acerca do desenvolvimento tecnológico introduz uma outra discussão, que seria sobre as suas possibilidades de utilização nos campos da comunicação e informação, sendo colocados por intermédio do modo de produção capitalista. Assim, compreendendo a contradição das relações sociais na sociedade de classes, a tecnologia e sua execução acabam se dando em um duplo caráter: ela pode estar ao lado dos(as) trabalhadores(as) e suas necessidades, assim como pode estar ao lado do capital para sua maior acumulação.

Entendendo que na sociedade do capital, o uso da tecnologia majoritariamente esteja a favor desse modo de produção, ela pode sim e há a possibilidade de assumir outros interesses, podendo estar de acordo com as resistências e lutas sociais. Nesse sentido, observa-se que as transformações do mundo do trabalho, potencializados pela evolução tecnológica, dão-se como um meio fértil para compreender ainda mais a realidade e os efeitos que a mesma causa à classe trabalhadora. De acordo com Veloso (2011, p. 18):

As inovações tecnológicas caracterizam-se como espaço de disputa social, e possuem conexões com as finalidades e projetos dos segmentos hegemônicos que as elaboram e constroem. Tendo por base a análise concreta das relações e processos sociais, entende-se a tecnologia como expressão do desenvolvimento das forças produtivas, marcada pelo caráter contraditório constituinte do padrão específico de relações sociais capitalistas. Se ela vem

---

25 A saber, a desigualdade no Brasil aumentou ainda mais durante a pandemia no país. De acordo com o estudo “Mapa da Nova Pobreza”, desenvolvida pelo FGV Social, a partir de dados disponibilizados pela Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNADC), divulgada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o contingente de pessoas com renda domiciliar per capita de até R\$ 497 mensais atingiu 62,9 milhões de brasileiros em 2021, o que representa 29,6% da população total do país. Em dois anos (2019 a 2021), 9,6 milhões de pessoas tiveram sua renda comprometida e ingressaram no grupo de brasileiros que vivem em situação de pobreza. De acordo com o sociólogo Luis Henrique Paiva, coordenador de estudos em seguridade social do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), o Brasil está entre os dez países mais desiguais do mundo. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/infomaterias/2021/03/recordista-em-desigualdade-pais-estuda-alternativas-para-ajudar-os-mais-pobres>. Acesso em: 19 jan. de 2023.

sendo usada pelo capital para potencializar a produtividade e lucro, isso não significa que não possam ser engendradas possibilidades históricas de apropriação desse recurso numa perspectiva alternativa, voltada, por exemplo, à defesa dos direitos sociais e ao fortalecimento de projetos sintonizados com a superação de valores capitalistas.

O autor defende que a tecnologia da informação pode sim ser usada para responder interesses contraditórios, onde seu uso social acaba sendo objeto de disputa na sociedade do capital. Logo, esse recurso tecnológico pode ser utilizado para manter e reproduzir o modelo de produção capitalista e suas particularidades, quanto pode auxiliar na sua superação ou até negação, capaz de ser um mecanismo de organização e mobilização da classe trabalhadora.

O processo de desenvolvimento social e histórico resultam na tecnologia, ela não possui um fim em si mesma, na verdade, ela se dá como um recurso de mediação, operando de acordo com sua introdução nas relações sociais. De uma forma bastante compreensível, pode-se entender que a tecnologia é resultado da invenção humana, ela produzirá algo inexistente na natureza e que contribui para a superação de limites físicos. Ela não se limita ao concreto, ao palpável ou ao material, enquanto ferramenta ou instrumento, podendo ser caracterizada como o desenvolvimento de técnicas e métodos.

Segundo Pinto (2005), a tecnologia e seu conceito básico pode estar associada de forma direta ao processo de desenvolvimento das forças produtivas da sociedade, destacando-se o trabalho. Todavia, o desenvolvimento tecnológico pode acontecer sem o desenvolvimento das forças produtivas. Um exemplo disso é a inserção das máquinas que “substituem os trabalhadores”.

De acordo com o referido autor, é possível compreender a tecnologia como o estudo da técnica ou do conjunto de técnicas que uma sociedade possui e que pode ser mensurada em qualquer período histórico de seu desenvolvimento. É essa mensuração que pode contribuir para a definição do grau de avanço do processo das forças produtivas de uma sociedade (PINTO, 2005). Dessa forma, pode-se dizer que seria um desacerto afirmar que vivemos no período ou era “tecnológica”, pois o seu desenvolvimento e a sua evolução podem ser apontados e mensurados em distintos períodos históricos.

Assim, observa-se que o modo de produção capitalista e seu desenvolvimento, conseguiram colocar a tecnologia como um meio de produção do capital, recebendo um impulso que a faz se desenvolver de forma muito mais rápida e dinâmica. Dessa forma, em diferentes períodos históricos, a tecnologia possibilitou evoluções distintas, porém, foi com a consolidação do capitalismo e o desenvolvimento de suas forças produtivas, que ela avançou de forma considerável e expressa.

A inovação tecnológica, sendo o desenvolvimento de um pequeno instrumento, como, por exemplo, um machado, indo até o desenvolvimento de máquinas e dispositivos mais modernos, não

pode perder seu entendimento histórico enquanto processo evolutivo da sociedade e do ser humano. Afinal, essa tecnologia será resultado de um processo histórico que possui ligação direta com as relações sociais que permeiam seu desenvolvimento (VELOSO, 2011).

Abordagens como as que fazem referência sobre a tecnologia ter um fim em si mesma ou sobre as que dizem que ela, e as máquinas, substituirão o esforço intelectual e o trabalho do ser humano, não condizem com o debate realizado aqui, considerando-as simplistas e reducionistas. De acordo com Pinto (2015, p. 81):

Quanto mais poderosas as máquinas, quanto maiores as energias libertadas, maiores esforços exigirão da parte do homem para dominar as colossais forças que começa ser capaz de dirigir, para delas tirar o resultado desejado. Ao contrário do que muita gente diz, as máquinas não encerram seu papel ao libertar o homem do esforço muscular, mas exatamente acarretam para ele a necessidade de mais intenso e difícil esforço intelectual para apoderar-se das possibilidades de ação útil nelas contidas e dar-lhes prosseguimento na produção de outras ainda mais eficientes.

Com essa passagem se observa que o autor considera que nem a tecnologia, e muito menos o maquinário que deriva da mesma, pode ou substituirá o trabalho humano, haja vista, como foi apresentado, o trabalho é uma característica eminentemente humana, onde Marx (2015, p. 211) no início do capítulo “V – d’O Capital” enfatizará que “a utilização da força de trabalho é o próprio trabalho”. É nesse sentido que as colocações feitas acerca do maquinário ou da tecnologia a fim de substituir o trabalho humano, são desconsideradas nesse debate e vistas como um equívoco.

Elas são capazes de ter mecanismos cada vez mais desenvolvidos, que imitam muita das vezes o pensamento e até a ação humana, porém nada produzem, pois, são meros instrumentos. Mesmo com toda sua complexidade tecnológica, as máquinas ainda são e continuaram sendo apenas tecnologias, as quais irão compor os meios de produção do capitalismo. Corroborando para o debate:

A tendência hegemônica de uso da tecnologia no âmbito do capitalismo tem sido a satisfação dos interesses da classe dominante, em detrimento das necessidades dos trabalhadores, acentuando as expressões da questão social. Isso não significa, no entanto, que a tecnologia não possa ser apropriada de outra forma. Trata-se de um grande desafio que tem colocando-se na atualidade, apontando para importância da luta da construção de novos usos sociais da tecnologia, voltados à satisfação das necessidades sociais da população como um todo, e não apenas de uma pequena minoria. Mais do que uma questão meramente tecnológica, trata-se de uma luta política que busca colocar a serviço dos trabalhadores o produto de seu próprio trabalho. (VELOSO, 2011, p. 44).

Percebe-se que o centro do debate sobre a relação que se coloca entre o processo de desenvolvimento tecnológico e o trabalho está de forma direta, permeada pela estrutura social em que a tecnologia é concebida, utilizada e produzida, afinal, está diretamente ligada às relações sociais e ao modelo de sociedade. Se o uso da tecnologia vem aprofundando as contradições

presentes no capitalismo, por outro lado, ela traz a esperança de sua utilidade ser capaz de auxiliar e de contribuir para mobilizações da classe trabalhadora. É, portanto, o uso social que determinará a condição do desenvolvimento tecnológico.

Com o desenvolvimento tecnológico ocorrendo de forma cada vez mais acentuada, especialmente a partir da segunda metade do século XX, marcada pelo surgimento da internet e da conexão móvel, abre-se espaço para as Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs) que vem contribuindo para profundas mudanças econômicas e sociais. A velocidade de suas descobertas e aplicabilidades vem auxiliando para a construção de um cenário em que a questão social se manifesta como reflexo da rápida transformação do modo de produção capitalista. Essa nova arena, caracterizada por uma rede digital que conecta tudo e todos de maneira global e em tempo real, implica ciclos de convergência de processos físicos, econômicos, sociais, políticos e culturais.

De acordo com Iamamoto (2015), a tecnologia e a chamada Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs), acabam capturando os espaços privados, colocando cada ser humano nas mãos do capitalismo, que extrapola o território da produção, e faz com que o cotidiano passe a ser administrado e gerido por meio da ótica da mercantilização universal das relações sociais. Ocupa, assim, setores que outrora o ser humano ainda conseguia reservar como espaços de autonomia, como exemplo a família, o ócio, o erotismo, entre outras, assim como invadem o mundo do trabalho, controlando e explorando ainda mais a classe trabalhadora.

O mundo do trabalho não é estático, ele sofre mudanças constantemente que na maioria das vezes são extremamente prejudiciais aos seres humanos. Logo, é possível observar que desde o final do século XX, as Tecnologias da Informação e Comunicação (TICs) trouxeram transformações cada vez mais acentuadas na conjuntura do mundo do trabalho, onde as atividades digitais ou on-line marcam cada vez mais as relações laborais. Nesse sentido, a era informacional e robotizada se dá como uma forma de se articular com o capital, ou seja, de traçar novos caminhos na busca de extrair mais-valia.

Ademais, são notórias as transformações tecnológicas nos setores econômicos, políticos e sociais, atravessadas por todos os países ao redor do globo, porém, obviamente essas transformações não ocorrem de forma uniforme entre esses países que dependem das suas condições históricas e conjunturais particulares. Logo, é possível observar a utilização de mecanismos tecnológicos como algo comum em diversos setores do capitalismo contemporâneo, cuja utilização e propagação ocorrem de forma cada vez mais intensa.

Fomos alertados por Marx e Engels (2014) em “O Manifesto Comunista” acerca da dependência da embrionária burguesia industrial do século XIX sobre o desenvolvimento científico para manter sua hegemonia social da época. Em outras palavras, da sua constante necessidade de

buscar meios para transformar as forças produtivas, no intuito de manter seu poder econômico e político. Para os autores, em relação à dependência científica, a burguesia precisaria

[...] revolucionar permanentemente os instrumentos de produção, portanto as relações de produção, portanto as relações sociais todas. A conservação inalterada do antigo modo de produção era, pelo contrário, a condição primeira de existência de todas as anteriores classes industriais (MARX; ENGELS, 2014, p. 13).

Obviamente não estamos lidando hoje com a burguesia do século XIX, posto que, sob a perspectiva do capitalismo contemporâneo, a burguesia, bem como a classe trabalhadora, assume características mais heterogêneas das existentes no recorte temporal vivido pelos autores supracitados. Entretanto, mesmo com o seu desenvolvimento e na sua atual forma, a burguesia em seus diversos aspectos, operando como classe social, ainda está a favor e apoia o desenvolvimento tecnológico, de modo a manter suas condições de dominação e todo seu privilégio.

Dito isso, antes de adentrar na discussão acerca da indústria 4.0, é necessário ressaltar que os modelos de produção taylorista/fordista<sup>26</sup> e, posteriormente, o modelo toyotista<sup>27</sup>, provocaram profundas transformações na organização do trabalho no século XX e na passagem para o século XXI (PINTO, 2007). Desta forma, o que vivemos hoje não é uma novidade, muito menos exclusividade do mundo contemporâneo. Vimos anteriormente que são notórias as transformações do mundo do trabalho ao longo da história, as quais geralmente acentuam a sua exploração.

Sendo assim, a reorganização do capital em diálogo com o aprofundamento do uso de tecnologias digitais na indústria, ocasionaram profundas transformações no mundo do trabalho, geralmente manifestadas pela intensificação dos processos de trabalho, pelas mudanças contratuais, pelo aumento da informalidade, bem como a redução do quantitativo de trabalhadores(as) na

---

26 De acordo com Antunes (2009, p. 38-39) esse sistema de produção vigorou na grande indústria, ao longo praticamente de todo o século XX, sobretudo a partir da segunda década, baseava-se na produção em massa de mercadorias, que se estruturava a partir de uma produção mais homogeneizada e enormemente verticalizada [...]. Esse padrão produtivo estruturou-se com base no trabalho parcelar e fragmentado, na decomposição das tarefas, que reduzia a ação operária a um conjunto repetitivo de atividades cuja somatória resultava no trabalho coletivo produtor dos veículos [...]. Esse processo produtivo caracterizou-se, portanto, pela mescla da produção em série fordista com o cronômetro taylorista, além da vigência de uma separação nítida entre elaboração e execução. Para o capital, tratava-se de apropriar-se do *savoir-faire* do trabalho, “suprimindo” a dimensão intelectual do trabalho operário, que era transferida para as esferas da gerência científica. A atividade de trabalho reduzia-se a uma ação mecânica e repetitiva.

27 Esse sistema, tinha como fundamento uma metodologia de produção e entrega mais rápidas e precisas que os demais, objetivando a chamada empresa “enxuta” e flexível”, o qual, focava agora no produto principal, gerando uma desverticalização e subcontratação de empresas que passavam a desenvolver e também a fornecer produtos e atividade, utilizando de uma força de trabalho intitulada polivalente, o trabalhador está em todos os setores do trabalho, não é mais exclusivo de um único local ou atividade, a ideia de um trabalhador por máquina da era taylorista/fordista foi rompida. Vemos que as principais mudanças ocasionadas por esse sistema é, a introdução das Tecnologias de Informação e Comunicação nos processos de trabalho, permitindo uma forma de controle baseada na “organização pela dispersão”, uma organização coesa, centralizada, baseada no princípio do *Just-in-time* e, ao mesmo tempo, espalhada em diferentes localidades (HARVEY, 1992).

indústria. Logo, essa realidade desestabiliza a classe trabalhadora em suas formas de se organizar e resistir, repercutindo obviamente nos sindicatos (ANTUNES, 2018).

Em consonância a esse contexto, ocorre um exacerbado grau de financeirização da economia, resultando em uma crise de nível global, iniciada nos Estados Unidos no ano de 2007 e expandida de forma progressiva para toda a economia global desde 2008. Portanto, a partir da crise do capitalismo no ano de 2008, observa-se por parte das democracias liberais um neoliberalismo ainda mais selvagem. Especialmente na Europa Central, o *Welfare State* ou Estado de Bem-Estar Social<sup>28</sup>, acaba enfraquecendo e abrindo espaço para políticas econômicas de cunho repressivo aos direitos sociais. Além disso, esses efeitos acabam sendo deflagrados nos países intitulados periféricos.

Neste sentido, é possível observar que, desde 2008, o crescimento econômico dos países passa a ser afetado de forma direta. A exemplo disso temos os Estados Unidos e os demais de capitalismo central, os quais sentem os efeitos da crise financeira com a supressão dos empregos formais nos moldes do fordismo e taylorismo tão propagados no decorrer do século XX.

Dessa forma, Mészáros (2011), ao se referir às crises que o capitalismo vive de forma cíclica, aponta que este modo de produção passa por uma crise estrutural<sup>29</sup> desde o início da década de 1970, em que existem poucos ou nenhum caminho para sua superação. Ele enfatiza que as crises cíclicas coexistem com a crise estrutural do capital, as quais são inseparáveis do ciclo de reprodução do capital, remetendo ao discurso de que o capitalismo depende e vive da continuidade desses conflitos. Porém, a crise estrutural se difere dessas cíclicas, podendo ser caracterizada como global.

Este autor ainda relata que a presente crise que estamos vivenciando, tornar-se-á muito mais profunda em um determinado momento, pois além de invadir o mundo das finanças globais, reverberará também em todos os domínios da nossa vida social, econômica e cultural. Atualmente, o capitalismo passa de fato por uma crise profunda e impossível de ser negada por mais tempo, até mesmo pelos seus apoiadores, beneficiários e porta-vozes.

Obviamente que quem sofre ainda mais as consequências de tal instabilidade são os países de capitalismo periférico e os direitos sociais, os quais acabam sendo rebaixados a mínimos

---

28 Observa-se que a definição de *Welfare State*, ou Estado de Bem-Estar Social, será diferenciado a depender das realidades sociais, culturais, políticas e econômicas de cada país, além disso, ele não se efetiva em todo o mundo. Nos países periféricos, como no caso do Brasil, o *Welfare State* não se consolidou. Cabe ressaltar que ele visa estabelecer o bem-estar social e econômico da população, além disso, a depender das demandas do mercado de trabalho e da sociedade civil, o Estado poderá intervir na economia. De acordo com Esping-Andersen (1999, p. 34): “é um tipo de estado no qual o poder público conscientemente organizado é usado para reduzir o papel das forças do mercado”.

29 De acordo com Antunes (2009), como resposta a esta crise, iniciou-se um processo de reorganização do capital e de seu sistema ideológico e político de dominação, cujos contornos mais evidentes foram o advento do neoliberalismo, surgindo como estratégia para superar a crise do capital, trazendo com ele a privatização do Estado, a desregulamentação dos direitos do trabalho e a desmontagem do setor produtivo estatal.

sociais<sup>30</sup> e a formas cada vez mais precárias de trabalho. Por isso, Tonelo (2020, p. 141-142) infere que a contar da crise, especialmente a de 2008, o capital se apercebe diante de um impasse: “[...] a bancarrota do modelo de acumulação neoliberal sem a perspectiva de uma nova resolução de acumulação internacional [...]”. O resultado para o mundo do trabalho também não poderia ser outro. Não se tratou de negar os métodos do período neoliberal, já que não se encontrara outro padrão de acumulação capaz de levar a uma metamorfose completa e mais abrupta, mas sim de buscar aprofundá-los nas novas condições econômicas. Isso é algo que só poderia levar a formas de decomposição do trabalho e da estrutura produtiva de muitos países, em nome da ação de engordar as massas de lucro de um conjunto de monopólios. Portanto, sobre essa crise, vemos:

[...] a imensa expansão especulativa do aventureirismo financeiro – sobretudo nas últimas três ou quatro décadas – é naturalmente inseparável do aprofundamento da crise dos ramos produtivos da indústria, assim como das resultantes perturbações que surgem com a absolutamente letárgica acumulação de capital (na verdade, acumulação fracassada) no campo produtivo da atividade econômica. Agora, inevitavelmente, também no domínio da produção industrial a crise está ficando muito pior. Naturalmente, a consequência necessária da crise sempre em aprofundamento nos ramos produtivos da “economia real” – como eles agora começam a chamá-la contrastando a economia produtiva com o aventureirismo especulativo financeiro – é o crescimento do desemprego por toda parte numa escala assustadora, e a miséria humana a ele associada. Esperar uma solução feliz para esses problemas vinda das operações de resgate do Estado capitalista seria uma grande ilusão (MÉSZÁROS, 2011, p. 25).

Dessa forma, tal instabilidade acaba deixando os Estados nas mãos dos grandes capitalistas devido ao endividamento público, tornando-os inúteis no que diz respeito à capacidade de controlar o sistema financeiro em interesse da sociedade. Em outras palavras, grupos financeiros ao redor do mundo estão tomando posse dos instrumentos do controle político. Logo, não se trata apenas de concentrar o poder nas mãos de poucos, de uma oligopolização, mas sim de uma cadeia estruturada de financeirização mundial e o seu poderio. Sobre as condições impostas por essa crise, entende-se que,

Entre as condições impostas pela crise econômica internacional, que apontam para aspectos de transformação na forma da acumulação flexível capitalista, estão: a) o modo como os planos de austeridade (2009-2010) buscavam alterar as condições de produção e reprodução do capital após a crise; b) o fenômeno da imigração sendo incorporado em outra escala a partir da crise no metabolismo social do capital (especialmente pós-2015); c) a introdução

---

30 Seria “mínimos sociais” uma questão como a própria nomenclatura diz – mínima – baseados no mínimo de sobrevivência. Ou mínimos sociais que abrangem a vida de um cidadão como um todo, estando instituídos os direitos de maneira veemente em todos os sentidos e segmentos sociais, atendendo as reais necessidades humanas. De acordo com Pereira (2002, p. 16), a concepção de mínimos sociais varia conforme o tipo, a lógica ou o modelo de proteção social adotado, podendo ser institucionalizada em alguns países ou restrita, isolada, não-institucionalizada em outros. Porém, mínimos sociais resume-se, em recursos mínimos destinados às pessoas incapazes de prover sua subsistência através do trabalho. Ainda segundo a autora, esses recursos são frequentemente identificados como forma de renda, benefícios setoriais (nas áreas de saúde, educação, habitação etc.) ou categoriais (idosos, Pessoas Portadoras de Deficiências, crianças e adolescentes etc).

de novas tecnologias de informação e comunicação (TIC), robotização e inteligência artificial, que vêm transformando as formas de contratação da força de trabalho, bem como de sua própria dinâmica, fenômeno que poderíamos sintetizar como uberização do trabalho e Indústria 4.0 (TONELO, 2020, p. 142).

Sendo assim, a crise sustentada atualmente, em consonância com as Tecnologias da Informação e Comunicação (TICs), provocam mudanças consideráveis no mundo do trabalho, onde, logo nos primeiros anos do século XXI, podem ser percebidas acompanhando ou não o desenvolvimento de cada país. É importante salientar que tais mudanças ressoam na chamada indústria ou revolução 4.0.

### **1.3 A chamada Indústria/Revolução 4.0**

Acerca da indústria 4.0, pode-se observar que,

Se, durante a Primeira Revolução Industrial (1760) ou Indústria 1.0, as instalações de produção mecânica incorporaram atividades humanas essencialmente manuais, que exigiam força e precisão, tornando o ser humano, como anunciou Marx, um “apêndice da máquina”, a Quarta Revolução Industrial tem como elemento peculiar a substituição de operações mentais humanas pelas máquinas [...] (PREVITALI; FAGIANI, 2020, p. 217).

Assim, vemos que essa indústria ou revolução 4.0 se difere das outras ocorridas no decorrer da história que, conforme a realidade de cada país, acontece de forma diferenciada. Em países onde impera o Estado de Bem-Estar Social, como a Europa, a tecnologia, mesmo afetando em alguma medida o mercado de trabalho, não implica sobremaneira as relações de trabalho. Diferente dos países onde os direitos trabalhistas e sociais são fragilizados, a exemplo dos da América Latina, a tecnologia acaba sendo propulsora de mais exploração e fragilização da legislação de amparo aos(às) trabalhadores(as), conseqüentemente precarizando suas relações de trabalho. Obviamente, essa realidade acaba estando atrelada aos países de capitalismo periférico, como o Brasil, e sendo aguçada ainda mais por conta do neoliberalismo (GONSALES, 2020).

Esse neoliberalismo, entendido como corrente valorizadora do estado mínimo e detentora do setor privado como sua dádiva, despreza o Estado de Bem-Estar Social. Logo, é nessa conjuntura que a indústria 4.0 dialoga com o neoliberalismo, ao trazer uma visão contraditória da tecnologia, pois a mesma não é um problema, a questão está no modo como o neoliberalismo se apropria dessa ferramenta, criando estratégias de precarização do trabalho e diminuição dos direitos trabalhistas, especialmente nos países de capitalismo periférico.

Hoje se vivencia a “era digital”, onde alguns autores a classificam por revolução ou indústria 4.0, como já mencionado, porém, existe um amplo debate sobre essa questão. No que diz respeito a

esta terminologia, de acordo com Gonsales (2020), é um termo cunhado pelo governo alemão em 2011 e uma expressão utilizada pelos participantes do Fórum Econômico Mundial de Davos, a qual se constitui como um conjunto das novas Tecnologias inovadoras da Informação e Comunicação (TICs), a exemplo da robótica e da internet. Estas inovações representam uma evolução na qualidade e na capacidade de organizar e controlar o trabalho. Logo, sua expansão é sinônimo de ampliação dos processos produtivos de forma ainda mais automatizadas e robotizadas em todos os setores, no intuito de a logística empresarial ser controlada integralmente de modo digital.

Em validação a esse debate, Pinto (2020) enfatiza que hoje, aquilo denominado como indústria 4.0, na verdade, é um conjunto de tecnologias de produção, cujo desenvolvimento está ligado à Alemanha nos anos 2000. Trata-se de parte de uma política econômica, científica e tecnológica de reação diante das transformações em um cenário onde há a redução da participação da indústria manufatureira no produto interno bruto dos países capitalistas centrais. O objetivo é a busca por menores índices de investimento em bens de capital e, conseqüentemente, por impactos negativos na balança comercial desses produtos como suas principais marcas.

Os impactos da generalização da crise do subprime, comentada anteriormente, ocasionou o agravamento desse quadro. Não obstante, países como Brasil, Rússia, Índia e, em especial, China, ainda apresentam investimentos na indústria manufatureira. É nesse contexto que emergiram as plataformas na Alemanha, ocorrendo como um misto de paradigmas de tecnologias de produção e, em simultâneo, de agendas, de medidas, de entidades públicas e privadas, orientando sua correta implementação no setor produtivo.

Por conseguinte, ao observarmos a análise de Klaus Schwab, fundador e presidente do Fórum Econômico Mundial, no livro “A quarta revolução industrial” (2016), percebemos que esse autor defende que hoje estamos diante de uma grande variedade de desafios, onde o mais intenso e importante seria essa nova revolução tecnológica que implicará a transformação de toda a humanidade. Segundo o autor, estaríamos no início de uma revolução que transformará de forma intensa o modo como vivemos, nos relacionamos e trabalhamos. “[...] Em sua escala, escopo e complexidade, a quarta revolução industrial é algo que considero diferente de tudo aquilo que já foi experimentado pela humanidade [...]” (p.14). Ainda, segundo o autor,

[...] a quarta revolução industrial cria um mundo onde os sistemas físicos e virtuais de fabricação cooperam de forma global e flexível. Isso permite a total personalização de produtos e a criação de novos modelos operacionais. A quarta revolução industrial, no entanto, não diz respeito apenas a sistemas e máquinas inteligentes e conectadas. Seu escopo é muito mais amplo. Ondas de novas descobertas ocorrem simultaneamente em áreas que vão desde o sequenciamento genético até a nanotecnologia, das energias renováveis à computação quântica. O que torna a quarta revolução industrial fundamentalmente diferente das anteriores é a fusão dessas tecnologias e a interação entre os domínios físicos, digitais e biológicos (SCHWAB, 2016, p. 20).

É fundamental destacar o autor e seu livro, no sentido de que apresentam pontos pertinentes acerca de algumas características dessa revolução, porém até esse momento de construção do debate, acredita-se que suas análises acerca dessa revolução acabam sendo, de certo modo, fantasiosas e sem consideração ao movimento do capital, uma vez que esse é um debate que não traz à tona a dimensão das classes sociais, das lutas de classes, bem como da produção das desigualdades sociais. Destacaremos alguns trechos na intenção de visualizar seu debate, como: “[...] A premissa deste livro é que a tecnologia e a digitalização irão revolucionar tudo, fazendo com que aquela frase tão gasta e maltratada se torne verdadeira, ao dizer que ‘desta vez será diferente’” (p. 21). Outrossim,

[...] parece que o consumidor será quem mais ganhará. A quarta revolução industrial tornou possível a existência de novos produtos e serviços que aumentam, sem praticamente nenhum custo, a eficiência de nossas vidas como consumidores. Pedir um táxi, encontrar um voo, comprar um produto, fazer pagamentos, ouvir música ou assistir a um filme — qualquer uma dessas tarefas pode, agora, ser realizada remotamente. Os benefícios da tecnologia para os consumidores são irrefutáveis.

A ruptura que a quarta revolução industrial causará aos atuais modelos políticos, econômicos e sociais exigirá que os atores capacitados reconheçam que eles são parte de um sistema de poderes distribuídos que requer formas mais colaborativas de interação para que possa prosperar [...] (SCHWAB, 2016, p. 23 e 37)

No entanto, não pretendemos fazer uma análise crítica acerca dessa obra. Os trechos expostos estão destacados sob a finalidade de visualizar como o Fórum Econômico Mundial (FEM) trata tal debate. Porém, é imperioso destacar que tais reflexões não consideram a realidade e condições de vida da classe trabalhadora, muito menos os objetivos do modo de produção capitalista, que como foi visto, sempre se utiliza de estratégias para usurpar a famigerada mais-valia, causando com isso inúmeras consequências na vida da classe trabalhadora. Portanto, esses pontos positivos que o autor destaca, na verdade acabam se dando como sinônimos para mais precarização, exploração e desproteção pela classe trabalhadora que assume responsabilidades nunca vistas no mundo do trabalho.

Nesse sentido, autores como Antunes (2020) tratam a discussão de um modo mais aprofundado, ao enfatizar como essa indústria 4.0 ocorrerá ao longo de uma nova fase da hegemonia informacional-digital, em que estará sob o comando do capital financeiro. Celulares, tablets, smartphones e outros aparelhos, se converteram em peças fundamentais e importantes instrumentos de controle, supervisão e comando nessa nova etapa da “ciberindústria” do século XXI. É imprescindível destacar que isso não acontece por acaso, mas sim pela necessidade de autovalorização das corporações globais, as quais certamente não estão interessadas na qualidade de vida do ser humano ou sua vida social, visando apenas sua própria expansão e lucro.

Com base nisso, percebe-se que o mundo do trabalho terá como principal consequência dessa indústria 4.0 a ampliação do trabalho morto<sup>31</sup>, o qual terá o maquinário digital, a inteligência artificial e a impressora 3D como mecanismos dominantes e condutores de todo o processo produtivo, gerando assim a redução do trabalho vivo<sup>32</sup>. No entanto, esta redução não significa o fim desta categoria, que terá suas práticas tradicionais e manuais substituídas por instrumentos automatizados e robotizados sob o comando informacional-digital. Ademais, defende-se que esse trabalho vivo poderá de fato ser reduzido, mas não exterminado, afinal, o capital ainda precisa do trabalho humano, em virtude de que as máquinas não criam valor, apenas os potencializam.

Como consequência dessa nova realidade, com essas novas empresas flexíveis, liofilizadas e digitais, os intermitentes globais tendem a se ampliar ainda mais, haja vista que esse processo diminuirá de forma exponencial e crescente a força de trabalho que se tonará ainda mais supérflua e sobrando, sem empregos, políticas sociais expostas as mais diversas expressões da questão social. Tal reação empurra a classe trabalhadora para atividades degradantes e precárias que geralmente não são vistas como trabalho de fato e com pouca ou nenhuma legislação de amparo trabalhista.

Dessa forma, podemos observar exemplos do trabalho em expansão no capitalismo atual, como a experiência do Reino Unido e o seu *zero hour contract* (contrato de zero hora), onde os(as) trabalhadores(as) recebem única e exclusivamente pelas horas exercidas em suas funções designadas, estando à disposição de uma plataforma e de uma chamada pelo celular. A saber, as profissões inseridas nessa relação de trabalho são inúmeras, das quais podemos citar as categorias de médicos(as), enfermeiros(as), cuidadores(as), motoristas(as), eletricitistas e advogados(as). Outro exemplo dessas novas formas de trabalho pode ser encontrado na Itália, iniciado a partir de 2017, com o trabalho pago a voucher por horas trabalhadas. Nessa nova modalidade laboral os profissionais recebem suas remunerações pelas horas trabalhadas em forma de voucher, podendo trocá-los pelo valor em espécie (ANTUNES, 2020).

É necessário levar em questão esses exemplos de formas de trabalhos, para compreendermos que o trabalho intermitente e a remuneração vinculada à produtividade não são exclusivos do Brasil. Essas modalidades de atividades embasadas na indústria 4.0, que também se caracteriza como uberização do trabalho, dão-se ao redor do globo de forma cada vez intensificada, porém, no Brasil, encontram o cenário perfeito, tendo em conta que o nosso mercado foi e continua sendo marcado pela precarização e pela exploração dos(as) trabalhadores(as). Além disso, encontra-se no país um

---

31 Marx (2012) diz que os produtos do trabalho – e, portanto, também os meios de produção (as máquinas, matérias primas, etc) – são trabalho morto.

32 Para Marx (2012, p. 222) trabalho vivo seria a própria força de trabalho, onde combinado com trabalho morto produz algo a mais que o valor já contido neles: este algo a mais é a mais-valia. “O capital é trabalho morto, que, como um vampiro, vive apenas da sucção de trabalho vivo, e vive tanto mais quanto mais trabalho vivo suga”.

alto contingente de trabalhadores(as) fora do mercado ou em busca de modos alternativos de geração de renda.

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE 2022)<sup>33</sup>, no 4º trimestre de 2022 tivemos uma taxa de desemprego de 7,9%, com um total de 8,6 milhões de desempregados no país. Esses dados mostram uma realidade impossível de ser caracterizada como nova no Brasil, pois, como já mencionado, o mercado de trabalho brasileiro é carregado pelas marcas do desemprego, das formas precárias de trabalho e pelos altos índices de desigualdade. No entanto, essas características são intensificadas com a chamada uberização, onde é possível observar ainda mais, a começar da inserção de diversas empresas, aplicativos<sup>34</sup> e plataformas digitais<sup>35</sup> no país, das quais destacamos a empresa Uber.

Sobre essas plataformas digitais, a princípio estavam pautadas sobre um discurso de caráter generoso, autossustentável, comunitário e totalmente anticonsumista, fazendo nascer a chamada “Economia do Compartilhamento”, a qual estaria ligada a esta forma de partilha de bens e serviços. Tal premissa pode ser resumida pela expressão *What’s mine is yours*, cuja tradução livre significa “o que é meu é seu”, entretanto, o que se observa de fato é o desenvolvimento da chamada *Gig Economy*, conhecida também como a “economia dos bicos”, cuja discussão será realizada mais adiante. Essas empresas se apropriaram e conduziram essa “economia de bico” ao seu favor, aferindo novas formas de explorar o trabalho e o mercado (SLEE, 2017, p. 9-13).

Dessa forma, de acordo com Guy Standing (2016), um terço de todas as relações sociais de trabalho será permeado por plataformas digitais até o ano de 2025. No Brasil, a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), realizada no primeiro trimestre de 2019, estimava que 3,8 milhões de pessoas tinham o trabalho mediado por alguma categoria de plataforma digital, em especial os(as) trabalhadores(as) das empresas de transporte particular por aplicativo e de entregas de alimentos e produtos em geral (GONSALES, 2020).

---

33 Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>>. Acesso em: 15 fev de 2023.

34 Aplicativos são programas desenvolvidos com o objetivo de facilitar o desempenho de atividades práticas do(a) usuário(a), seja no seu computador ou nos telefones móveis. Eles são um atrativo a mais nos smartphones: servem tanto para facilitar a vida – em se tratando de aplicativos utilitários – assim como para puro divertimento. Podem ser divididos em várias categorias, como por exemplo, aplicativos de entretenimento, música, automação comercial, educação, interação social, dentre outros. Os aplicativos podem ser gratuitos ou pagos e podem ser utilizados quando você estiver conectado ou não à internet. Para baixá-los, você pode fazer download através dos próprios aparelhos e adquiri-los preferencialmente nas lojas oficiais on-line criadas por cada empresa de sistema operacional, como a *AppStore* (iPhone), *GooglePlay* (Android) [...] (NONNENMACHER, 2012, p. 10).

35 Entende-se a partir de Casilli e Posada (2019) e Srnicek (2017) que as plataformas são infraestruturas de softwares e hardwares, de propriedade privada ou pública, alimentadas por dados, automatizadas e organizadas através de algoritmos digitais, os quais possibilitam a interação entre duas ou mais pessoas ou grupos.

É importante destacar que, de acordo com Grohmann (2020), o trabalho por plataforma não deve ser reduzido e observado apenas por entregadores e motoristas, pois precisa ser entendido em toda sua complexidade. Faz-se necessário que toda essa “deep web do trabalho por plataformas” apareça com mais destaque nos debates públicos nacionais, afinal, o Brasil<sup>36</sup> está se tornando um país central na geopolítica dessas empresas de plataforma, tenha-se em vista a existência de pelo menos 54 delas em plena e ativa atuação no país.

Constata-se, mediante essa realidade, que a partir de 2010 os estudos referentes ao mundo do trabalho passam a ser de fato influenciados pelas tecnologias digitais que, através de seu desenvolvimento, foram tecidos novos estudos acerca de sua operacionalização e, conseqüentemente, sobre a classe trabalhadora. Deste modo, é possível notar que,

Na década de 2010, uma série de pesquisadores debatia as interfaces contemporâneas entre o mundo do trabalho e tecnologia, as quais denominaram ‘trabalho digital’. Isso é marcado, principalmente, pela publicação da coletânea Digital Labor por Trebor Scholz, resultado de um evento nos Estados Unidos. Podemos dizer que, entre 2012 e 2016, houve uma primeira fase dos estudos sobre trabalho digital, como os de Christian Fuchs e Ursula Huws, com predomínio da discussão sobre trabalho gratuito/não pago (free labor) nas plataformas digitais e nos modos de sua extração de valor. A partir de 2016, com a ascensão de plataformas de trabalho como a Uber em todo mundo, os debates se deslocam para a chamada ‘uberização do trabalho’, envolvendo temas como capitalismo e cooperativismo de plataforma, trabalho humano e inteligência artificial, algoritmos e trabalho. Alguns exemplos são pesquisas de Callum Cant, Antonio Casilli, Cristiano Codagnone, Athina Karatzogianni e Jacob Matthews, Mary Gray e Siddharth Suri, Sarah Roberts, Trebor Scholz e Jamie Woodcock. (GROHMANN, 2020, p. 94).

Ademais, atualmente é perceptível o intenso aprofundamento dos estudos e pesquisas sobre esta temática. Pode-se observar no Brasil e no mundo, debates que acabam se perfazendo diante dessa realidade contemporânea e encontrando dificuldades outras, afinal, trata-se de um fenômeno recente, o qual estamos vivenciando. Desse modo, são hodiernamente utilizados diversos termos e nomenclaturas para elucidar sobre essas novas transformações e formas de organizar o trabalho. De acordo com Filgueiras e Antunes (2020, p. 61),

Na produção acadêmica, nas instituições, nos veículos de comunicação e nos meios empresariais, há uma profusão de termos para definir transformações nos negócios do capital e no mundo do trabalho que estariam associadas ao uso das novas TIC. “Gig economy”, “platform economy”, “sharing economy”, “crowdsourcing”, “on-demand economy”, “crowdwork”, “shering economy”, uberização, trabalho digital, entre outros, sobre os quais há mais dissenso do que consenso.

---

<sup>36</sup> No início dos anos de 2010 pode ser percebido a operação de algumas plataformas digitais no país, um exemplo disso é a empresa-aplicativo Loggi, a qual começou a operar no Brasil, na cidade de São Paulo, em 2013. Sua avaliação no mercado, em 2019, estava em 1 bilhão de dólares e tinha mais de 25 mil motofretistas cadastrados(as) (CUT, 2021, p. 20). Hoje, segundo Graham e Anwar (2020), há aproximadamente 50 milhões de pessoas registradas em plataformas de trabalho digital, em um mercado que ultrapassou a marca dos 4 bilhões de dólares em transações.

Importante ressaltar que a partir da segunda metade do século XX ocorre o desmonte da fábrica fordista, especialmente pela ascensão e adoção das Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs) que, como já foi exposto na presente pesquisa, baseia-se no acesso à internet e as conexões em rede, nos processos de trabalho. Diante dessa mudança, foram colocadas novas formas de controle sobre o trabalho que se baseiam em uma suposta dispersão dos(as) trabalhadores(as), porém o que ocorre de fato é uma forte hierarquia centralizada de comando.

A atualidade do debate é um fato. Observa-se que após a crise econômica mundial de 2008, comentada anteriormente, surgem novas práticas de organização do trabalho, como o trabalho mediado por aplicativos que será implementado, visando a recuperação das taxas de lucro. Diante disso, experienciamos mais um avanço das TICs sobre o trabalho, tendo como marca deste período a adoção de aplicativos baseados em cálculos algorítmicos nos mais diversos processos produtivos, que acabam possibilitando o aumento da capacidade das empresas em armazenar e analisar dados referentes às tarefas que os(as) trabalhadores(as) realizam.

Diante dessa realidade, surgem inúmeras plataformas que vão controlar e organizar, de forma remunerada ou não, que prestam serviços e compartilham produtos ao redor do globo. Elas vêm ganhando cada vez mais destaques, onde se faz imperioso criar categorias analíticas para este fenômeno. Obviamente que o debate realizado nessa dissertação não daria conta de abordar e analisar todos esses termos, por suas complexidades e extensões, porém será observado a seguir a Economia do Compartilhamento, seguido pela chamada *Gig economy*.

#### **1.4 Economia do Compartilhamento – do inglês *sharing economy***

É importante ressaltar que inúmeras plataformas que prestam serviços e compartilhamentos de forma remunerada ou não, ganharam e ainda vem ganhando notoriedade na sociedade. Com base nisso, buscou-se criar categorias analíticas, como vimos anteriormente, para elucidar sobre tais fenômenos. Uma delas é a chamada Economia do Compartilhamento. Com o nome original no inglês *sharing economy*, traduzido para o português como “Economia do Compartilhamento”, deu-se inicialmente como um movimento social que prezava pelo consumo sustentável. Surge com a premissa de fazer uso das novas tecnologias como uma forma de trocas informais de cunho sustentável.

De forma a exemplificar, se um(a) motorista está com lugares vagos no carro ou está fazendo uma viagem sozinho(a), por que não dar carona para alguém que precise e está indo na mesma direção? Se algum(a) vizinho(a) precisar de algum utensílio doméstico, poderá ser emprestado ou até mesmo alugado por um preço acessível por uma pessoa próxima da vizinhança. Caso ocorra de

alguém precisar trocar um chuveiro, uma torneira ou algum tipo de reparo em casa, alguém pode ter os conhecimentos/habilidades necessárias para a realização dessas tarefas, estar com o tempo livre para ajudar e, quem sabe, até ganhar um retorno financeiro por isso. Nesse sentido,

A Economia do Compartilhamento também promete ser uma alternativa sustentável para o comércio de grande circulação, ajudando-nos a fazer um uso melhor de recursos subutilizados. Por que todo mundo precisa de uma furadeira tomando pó numa prateleira se podemos compartilhar a mesma ferramenta? Podemos comprar menos e diminuir nossa pegada ambiental no planeta. Por que não usar a Uber em vez de comprar um carro? Podemos priorizar o acesso em detrimento da propriedade e nos livrarmos de um consumismo ao qual muitos de nós nos sentimos presos. (SLEE, 2017, p. 23).

Percebe-se que o ideário de compartilhar, antes de tudo, dá-se como uma proposta sustentável, assim como uma tentativa de diminuir a cultura de consumo ilimitado. A criação e o uso de aplicativos que fazem uso desse tipo de trocas informais surgiram como a base para o surgimento da Economia do Compartilhamento, afinal a facilidade e a velocidade de conexão entre usuários(as) promoveram a difusão dessa prática.

O seu nascimento ocorre no Vale do Silício na Califórnia (EUA), onde também estão as grandes sedes de empresas multinacionais como a Microsoft, Facebook, Apple, etc. Foi nessa região que nasceram os primeiros aplicativos com a finalidade da Economia do Compartilhamento, porém é importante ressaltar que a Uber e Airbnb foram desenvolvidas também na Califórnia, precisamente em São Francisco.

De acordo com o relatório da *AppFigures*, divulgado pelo site “Tudo Celular” (2018)<sup>37</sup>, observa-se que os Estados Unidos é o país que mais desenvolve aplicativos no globo, com aproximadamente 35% da criação dos apps, seguido pela China com 15,9%, Índia com 5,1% e o Brasil em quarto lugar responsável por 2,8% na criação e desenvolvimento de aplicativos no mundo em 2018.

Pode-se ver que, de acordo com a Agência Brasil<sup>38</sup>, embasado no relatório da consultoria da App Annie de 2019, o Brasil ocupou nesse ano a terceira colocação no ranking dos países que mais gastam tempo em aplicativos ou apps, estando levemente acima da média de uso, com 3 horas e 45 minutos. O país foi superado pela China onde o tempo diário gasto com os aplicativos ficou em 4 horas e a Indonésia com o tempo gasto de aproximadamente 4 horas e 40 minutos.

Estas informações se tornam necessárias para elucidar que na mesma velocidade que as tecnologias se desenvolvem e se fazem uso delas, o conceito de Economia do Compartilhamento foi

---

37 Disponível em: <<https://www.tudocelular.com/curiosidade/noticias/n122783/brasil-desenvolvimento-apps-smartphones.html>>. Acesso em: 06 mar de 2022.

38 Disponível em: <<https://agenciabrasil.etc.com.br/geral/noticia/2020-01/brasil-e-o-3o-pais-em-que-pessoas-passam-mais-tempo-em-aplicativos>>. Acesso em: 28 abr. de 2023.

se transformando. É importante ressaltar que grandes companhias viram nesse modelo de compartilhamento, onde o ideário seria por um viés sustentável, um mercado em potencial para novos empreendimentos e negócios em escala mundial, mas sem “perder totalmente” o ideário da Economia do Compartilhamento. De acordo com Slee (2017, p.25):

A paisagem da Economia do Compartilhamento explora que tipo de organizações fazem parte dela, de onde vêm, o que fazem e como foram criadas apresentam pelo menos duas visões: a primeira é uma visão comunitária e cooperativa, com foco em trocas pessoais de pequena escala; a segunda é a ambição disruptiva e planetária de companhias que tem bilhões de dólares para gastar desafiando leis democráticas ao redor do mundo, comprando competidores na busca por ganhar escala, e (no caso da Uber), pesquisando novas tecnologias com o intuito de tornar obsoleta a força dessas leis.

Partindo desta colocação, o autor mostra dois cenários que se dão de forma diferenciada: o primeiro faz referência ao que a Economia do Compartilhamento tem ou teve como premissa, que seria a conexão e colaboração entre pessoas, em que se objetivava a criação de uma cultura e uma economia com base no ditame “o que é meu é seu”; já o outro cenário é a forma em que o capitalismo a utiliza para seu lucro, haja vista que no modo de produção capitalista o pressuposto é o lucro e a acumulação privada, portanto o mesmo vai na contramão ao desejo de compartilhar.

Diante disso, pode-se destacar que uma das principais sínteses sobre o que seria a chamada Economia do Compartilhamento e o consumo colaborativo está no livro *O que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo*, de Botsman e Rogers (2011). Nele os autores defendem que estamos diante de grandes transformações econômicas e culturais que, especialmente após a crise de 2008, fizeram com que as pessoas passassem a adotar novos hábitos de consumo, buscando a diminuição de custos, novas formas de geração de renda por causa do desemprego, o aumento na defesa das comunidades locais e do ambientalismo, características que fazem com que o consumo colaborativo passe a ser valorizado (BOTSMAN; ROGERS, 2011, p. 16-18).

Ainda sobre os autores e a referida obra, eles apontam que “o compartilhamento e a colaboração estão acontecendo de maneiras, e em escala, que não tinha sido possível anteriormente, criando uma cultura em uma economia em o que é meu é seu” (BOTSMAN; ROGERS, 2011, p. 16). Assim, para eles a estrutura baseada na compra e venda, baseada no consumismo, está sendo superada por relações de compartilhamento entre pares (*peer-to-peer*), onde indivíduos compartilharão uns com os outros de maneira remunerada (ou não) suas propriedades como carros, utensílios domésticos, ferramentas, apartamentos, etc.

Nesse sentido, os avanços tecnológicos possibilitaram que as antigas relações de troca ganhassem maior proporção onde mais pessoas percebam que ter acesso a produtos e serviços, em detrimento a sua propriedade, permite-lhes “[...] economizar dinheiro, espaço e tempo, fazer novos

amigos e se tornarem cidadãos ativos novamente [...]” (Botsman; Rogers, 2011, p. 14). Slee (2017) mostra que os apoiadores e defensores da Economia do Compartilhamento acreditam fazer parte de um movimento social, o qual combaterá as grandes empresas, aliando assim o comércio e a causa social através dos aplicativos.

O que se observa é que os debates e conceitos que estão em volta da Economia do Compartilhamento acabam focando em uma análise sobre como as relações de consumo estão sendo executadas pelas plataformas digitais e ignoram o processo de trabalho existente nas produções de bens e serviços materiais.

Uma forma de exemplificar isso, é se a discussão feita nessa dissertação considerasse o motorista de aplicativo como participante da Economia do Compartilhamento. Caso isso ocorresse, seria defendido que esse indivíduo ao transportar um(a) passageiro(a), estaria compartilhando pelo viés da solidariedade, o seu veículo, sendo ignorado a total subordinação desse(a) motorista diante da empresa. Acreditar que o transporte por aplicativo ou o(a) motorista de aplicativo são formas de compartilhamentos de automóveis e serviços, conforme o que prega a Economia do Compartilhamento, é uma falsa verdade que mistifica o caráter laboral existente nessa relação.

Dessa forma, ao se referir e debater sobre os(as) motoristas que trabalham por aplicativos<sup>39</sup>, não consideramos que esses se encaixam no conceito da Economia do Compartilhamento, vendo-os a partir das relações de trabalho e não pelas de consumo. Pode-se dizer que esta relação na qual esses(as) motoristas estão inseridos se caracteriza como um novo estágio de exploração da força de trabalho, onde uma das suas principais características é o não fornecimento das ferramentas de trabalho por parte das empresas, o qual aumentará seus riscos e custos para execução dessas tarefas.

Diante deste cenário e na busca para analisar essas “novas” relações de trabalho mediadas por aplicativos, pesquisadores ao redor do mundo buscam cada vez mais conceitos e termos que sejam capazes de abarcar tal realidade, como é o caso da chamada *Gig Economy* que será vista a seguir.

### **1.5 *Gig Economy* – a chamada “economia dos bicos”**

Obviamente que essa discussão não daria conta de abordar e analisar todos esses termos, porém vale destacar a chamada *Gig Economy*, conhecida também como a “economia dos bicos”. De

---

39 Tais colocações não estão defendendo a inexistência da Economia do Compartilhamento, mas sim que as diferentes formas de trabalho por aplicativo não devam ser classificadas como parte desta prática econômica, afinal o debate dessa dissertação tem como premissa que a relação à qual está inserida o motorista de aplicativo, é de fato uma relação de trabalho e não de compartilhamento.

acordo com Barbosa Junior (2019), o termo *Gig* se origina do *jazz*, indicando um evento musical de caráter pontual ou um compromisso do artista. Logo, seria uma categoria de trabalho específico, definido e sem qualquer espécie de vínculo contratual.

Essa modalidade de trabalho vem se destacando no setor de serviços ao redor do mundo a partir dos anos 2000, tendo como um dos seus eixos principais a utilização de tecnologia de informação para o seu funcionamento, especialmente àquelas relacionadas aos aparelhos de celular/smartphones. Apenas com o aparelho celular em mãos, os sujeitos credenciados conseguem ser direcionados às atividades remuneradas, geralmente informais e sem vínculo empregatício.

Na busca por entender e analisar essas “novas” relações de trabalho pautadas sobre as TICs, autores passam a adotar diversas nomenclaturas para buscar categorizar e entender esse processo. Seja por um viés mais eufórico (SUNDARAJAN, 2017), seja pelo entendimento mais crítico (FLEMING, 2017; FRIEDMAN, 2014; STEWART, 2017; STANFORD, 2017), grande parte dos autores que discutem tal temática, focam suas atenções e análises na relação contratual empresas-trabalhadores(as).

De acordo com esses autores, as relações de contratos de trabalho na *Gig Economy* são marcadas pela caracterização dos(as) trabalhadores(as) enquanto autônomos. Isso ocasiona a criação de um expressivo número de pessoas que vivem à margem dos contratos formais de trabalho e vão na contramão das relações de longo prazo de trabalho. Outrossim, criam trabalhadores(as) sem o mínimo dos direitos trabalhistas existentes. É nesse sentido que esses autores apontam que a sociedade após os anos 2000, porém principalmente pós 2008 e a sua já referida crise, é marcada pelos “trabalhadores sem empregadores” (FRIEDMAN, 2014), o que acaba fazendo que “[...] esses trabalhadores, não tenham mais empregos, mas bicos [...]” (STEWART; STANFORD, 2017, p. 1).

Diante do exposto, compreende-se, por meio das reflexões de Moda (2020), que os autores que discutem sobre a *Gig Economy*, realizam tal ação, baseados na realidade dos países do continente europeu ou dos Estados Unidos da América onde, a começar de tais realidades, é compreensível a ênfase que os mesmos dão nas transformações contratuais. Afinal, a *Gig Economy* vem trazendo e aumentando cada vez mais processos de terceirização e informalização do mercado de trabalho nesses países, o que já acontecia com a adoção das políticas de cunho neoliberais da década de 1970, mas que na atualidade passam a atingir um maior número populacional. Todavia, tal análise em países do Sul Global, como a exemplo o Brasil, faz-se necessário um certo cuidado, ao se fazer a afirmação de que o trabalho na chamada *Gig Economy* criou ou vem criando uma sociedade marcada por “bicos” (ABÍLIO, 2020).

O Brasil carrega marcas profundas, onde a informalidade se dá com uma característica histórica e estrutural dessa sociedade, possuindo um enorme contingente de trabalhadores(as) que sobrevivem e resistem por meio de empregos, desprotegidos(as) em relação aos direitos trabalhistas. A saber, de acordo com o estudo *Retrato do Trabalho Informal no Brasil: desafios e caminhos de solução*, realizado pela Fundação Arymax e a B3 conduzido pelo Instituto Veredas<sup>40</sup>, a pesquisa parte da análise dos dados da PNAD Contínua do IBGE do 3º trimestre de 2021, mostrando que mais de 19,6 milhões de brasileiros(as) sobrevivem com os trabalhos conhecidos como “bicos”, onde cerca de 60% do universo de 32,5 milhões de trabalhadores(as) informais existentes no país.

São notórias as profundas marcas que a sociedade brasileira possui. Taxas de informalidade e desemprego foram/continuam sendo elevadas no país. A alta rotatividade nos empregos provocam cada vez mais vidas marcadas por trabalhos precários e desassistidos dos direitos trabalhistas, o que acaba sendo caracterizado e realizado de forma pontual, dando-se de fato como um “bico” e se mostrando como uma particularidade histórica da classe trabalhadora brasileira (ABÍLIO, 2014; ANTUNES, 2018; DRUK, 2014; GONZAGA, 2008; POCHMANN, 2012; TELLES, 2006).

Essa realidade em que as Tecnologias de Comunicação e Informação (TICs) trazem com a *Gig Economy*, o qual são tratadas como novidade pelos autores supracitados, no Brasil não é novidade alguma. Possui, na verdade, uma longa trajetória no país, onde suas principais características são a precarização, informalidade e distanciamento dos direitos trabalhistas.

Diante de tal debate, é observado que é mediante a tais circunstâncias que a *Gig Economy* se desenvolve, empregando uma massa de trabalhadores(as) “iludidos(as)” e “deslumbrados(as)” com promessas que vão desde a liberdade até a prosperidade financeira e pessoal, onde acabam inundados pelos valores neoliberais. Sobre esse termo, Antunes (2020, p.11) destaca a *Gig Economy* como “um processo no qual as relações de trabalho são crescentemente individualizadas e invisibilizadas, assumindo, assim, a aparência de prestação de serviços”.

Os termos e debates não se esgotam com essa breve reflexão. Ainda há outras nomenclaturas como *collaborative economy* e *digital labour*, as quais são utilizadas para tentar entender e explicar essa nova forma de organizar o trabalho na contemporaneidade. Dessa maneira, essas terminologias não cabem a essa discussão pela sua profundidade e extensão, porém se compreende sua importância para elucidar o debate. Nesse sentido, destaca-se que diante de tal realidade, as empresas que se identificam e se apresentam por aplicativos ou plataformas digitais ganham notoriedade, a exemplo da empresa Uber.

---

<sup>40</sup> Disponível em: < <https://www.veredas.org/wordpress/wp-content/uploads/2022/08/Retrato-do-Trabalho-Informal-no-Brasil.pdf>>. Acesso em: 12 fev. de 2023.

Não adentrando a discussão, porém compreendendo a dinâmica e os pontos centrais do taylor-fordismo e do toyotismo, faz-se necessário debater sobre essa “nova” forma de organizar o trabalho uberizado, o qual nos traz um novo nível de exploração do trabalho transformando o(a) trabalhador(a), assegurado pela legislação com seus direitos mínimos, em um(a) nanoempresário(a) de-si-mesmo(a), estando disponível a todo momento para exercer sua função. Essa transformação acaba permitindo que esses(as) trabalhadores(as) sejam jogados ao mundo do trabalho sem a mínima garantia de direitos, reduzindo-os(as), quando não, transformando-os(as) a favor do capitalismo (ABÍLIO, 2017).

Será visto mais adiante como a empresa Uber se utiliza dessas práticas gerenciais, na intenção de organizar e controlar as atividades de seus “parceiros(as)”, os subordinando a partir de seus interesses. Porém, cabe ressaltar o cuidado ao se debater tal temática, afinal, é muito fácil recair em discussões que acentuem uma suposta autonomia nessa relação de trabalho, os(as) vendo como empreendedores(as), pequenos(as) empresários(as) ou micro empreendedores(as), entre outros. Devemos estar cientes que é um trabalho subsumido ao capital, logo, esses sujeitos, mesmo que diante de termos ou nomenclaturas que escondem o caráter laboral dessas atividades, são sim, trabalhadores(as) dentro da lógica capitalista e produtores de mais-valia.

O ato de transformar trabalhadores(as) em empresários(as)-de-si-mesmos(as) é algo extremamente difundido na atualidade, em que se fundamenta nas recentes transformações sociais ocasionadas pelo modo de produção capitalista que conseguiu tornar o empreendedorismo central no modo de vida neoliberal (AMORIM; MODA; MEVIS, 2021). Sobre o neoliberalismo, Harvey (2008) defende que o bem-estar humano se dá como resultado do desenvolvimento das capacidades empreendedoras individuais, realizado por meio dos arranjos institucionais que estejam a favor da iniciativa privada, do livre comércio e livres mercados.

Logo, pode-se perceber que esse empreendedorismo atualmente ocorre como uma atualização da exploração e degradação do trabalho, onde os(a) trabalhadores(as) são cada vez mais atingidos(as) por essa fantasiosa relação. Acabam sendo associados ao ideário de liberdade, autorrealização, autonomia, à noção de satisfação pessoal, no sentido de que agora esses(as) trabalhadores(as) não teriam a obrigatoriedade e a rigidez dos contratos de trabalho. Esses são pontos fundamentais nos discursos daqueles(as) que defendem o empreendedorismo. Todavia, o que se observa de fato nessa relação é uma maior exploração e submissão da classe trabalhadora, onde o trabalho por aplicativo é um dos maiores exemplos de uso possível para demonstrar essa contradição entre uma suposta liberdade e a dependência do(a) trabalhador(a) ao jugo do capital.

No âmbito brasileiro, as práticas que envolvem o empreendedorismo ampliaram-se com a flexibilização da legislação realizadas pelo governo, as quais incentivam a formalização de

profissionais através da figura do Microempreendedor Individual (MEI)<sup>41</sup>. Esses estímulos, no sentido de trabalhadores(as) se autodeclararem donos(as) dos seus próprios negócios, acabam acontecendo como uma alternativa do Estado frente ao desemprego, informalidade e subemprego, o qual se isenta da responsabilidade pelos direitos trabalhistas, sociais e seguridade social (MARCHESAN, 2019).

Pode-se ver claramente essa relação no mencionado trabalho uberizado, onde Abílio (2019, p. 2) ressalta que esse empreendedorismo, em consonância com o trabalho uberizado, deveria ser intitulado como “autogerenciamento subordinado”. Nesse sentido, se entende que esse fenômeno reflete em diversas outras profissões, profissionais e setores, porém cabe destacar o arranjo tecnológico que envolve esse tipo de trabalho. É o que Abílio (2017) chamará por empresas-aplicativo que se dão como uma mediação entre os(as) trabalhadores(as) e os(as) consumidores(as) na busca dos serviços.

Se há diversos exemplos dessas chamadas empresas-aplicativo, como exemplo: Rappi, Uber, 99, ifood, GetNinjas, entre outras coisas. Todas essas empresas têm em comum o fato de assumirem a responsabilidade cobrando uma porcentagem, ao conectar através de suas plataformas a oferta com a demanda. Logo, tais empresas não contratam profissionais e muito menos arcam com direitos trabalhistas, afinal, elas se colocam como simples mediadoras entre consumidores(as) e trabalhadores(as) autônomos(as), chamados também por “parceiros(a)”. De acordo com a CUT (2021, p 21),

Algumas gigantes do setor, como a Uber, operam em mais de 60 países, empregando milhões de motoristas e entregadores em todo o mundo, a grande maioria sem contratos formais, acesso a direitos trabalhistas e mecanismos de proteção social. O número de empregados formais da empresa globalmente, todavia, é muito menor, não chegando aos 30 mil trabalhadores formalizados em 2020.

Acerca dessas empresas, Slee (2017, p. 22) discorre sobre o modo como elas se utilizam de narrativas que “[...] prometem ajudar prioritariamente vulneráveis a tomar controle de suas vidas tornando-os microempresários [...]”, fariam seu próprio horário de trabalho, não precisariam justificar nada a ninguém e que não teriam um patrão, afinal, os(as) próprios(as) trabalhadores(as) seriam seus(as) patrões(as). Logo, são observados discursos carregados de falsas verdades, que

---

41 A Lei Complementar N.º 128 de 2008, cria o MEI, estimulando a pessoa que trabalha por conta própria a se legalizar como pequeno empresário. Segundo o SEBRAE, O Microempreendedor Individual (MEI) é um empreendedor que tem um pequeno negócio e conduz sua empresa sozinho. Dessa forma, o MEI foi criado pelo Governo Federal para enquadrar profissionais que exerciam suas atividades profissionais na informalidade. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LCP/Lcp128.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp128.htm)>. <<https://www.sebrae-sc.com.br/blog/voce-sabe-o-que-e-um-microempreendedor-individual-mei>>. Acesso em: 22 out. de 2022.

iludem trabalhadores(as) ao redor do mundo. Na verdade, o que observamos é a permanência e desenvolvimento dessas empresas cada vez mais sem nem um modo de regulamentação, ocasionando uma profunda transformação no globo e no mundo do trabalho que, aliás, precariza mais pouco a pouco as relações de trabalho e se rebaixam os direitos trabalhistas.

Acerca da precarização do trabalho, Parenza (2008) assevera que ela pode ser associada de forma direta ao aumento do assalariamento sem carteira assinada, do trabalho autônomo e informal, da redução ou até mesmo total ausência dos direitos trabalhistas, do aumento da jornada de trabalho, no rendimento do(a) trabalhador(a), nas possibilidades de acesso a proteção social e nas condições de trabalho a que esta categoria é submetida cotidianamente. Além disso, Alves (2013, p.236) relata que “[...] a precarização é um traço estrutural do modo de produção capitalista, possuindo, entretanto, formas de ser no plano da efetividade histórica [...]”.

A precarização está ligada as alterações que vêm ocorrendo no mundo do trabalho, sob a égide do capital, concretizando-se pelas alterações nos direitos trabalhistas, nas proteções sociais, nas perdas salariais, etc. De acordo com Behring e Boschetti (2011) o trabalho na sociedade capitalista perde seu real sentido, sendo incorporado como atividade natural de produção para a troca, fazendo com que as funções de reprodução social e até individual fiquem completamente subordinadas a este modo de produção.

Na era informatizada, do trabalho maquinal-digital e por aplicativo, vê-se a acentuação da informalidade da atividade laboral, onde trabalhadores(as), terceirizados(as), subcontratados(as), flexibilizados(as), teletrabalhadores(as) e assim por diante fazem cada vez mais parte do universo do trabalho precarizado, em que estão completamente imersos nessa realidade, sem quase ou nem uma esperança de salvação.

Se apoiando em autores como Moda (2019), Abílio (2019) e Antunes (2020), esse trabalho por aplicativo, bem como a chamada indústria/revolução 4.0, acabam transcorrendo como um “novo” estágio da exploração do trabalho, assim como ocorreu com a passagem do Taylor-fordismo ao Toyotismo. Dessa forma, o Taylorismo, o Fordismo, o Toyotismo, a plataformização, uberização, indústria 4.0, *Gig economy* e tantas outras nomenclaturas, representam etapas e estratégias de superação da crise de acumulação do capital, meios para aferir cada vez mais lucro e mais-valia, além de provocarem uma verdadeira revolução no mundo do trabalho, ocasionando fenômenos de proporções globais que aprofundam ainda mais a questão social e suas expressões. Esse é o caso da uberização do trabalho que vêm ocorrendo mundialmente, com destaque para a empresa Uber, de transporte por aplicativo.

## CAPÍTULO 2 – A EMPRESA UBER E A SUA FALACIOSA “PARCERIA”

Esse capítulo, trará um debate sobre a empresa Uber e seus modos de operar, mostrando as formas como a mesma se coloca para a sociedade, motoristas e usuários(as), suas estratégias para descaracterizar a relação laboral dessa atividade e como consegue a subsunção dos seus “parceiros(as)” (lê-se motoristas). Além disso, buscou-se desmistificar essa ideia de “parceiros(as)” que a Uber coloca para seus(as) motoristas, mostrando o que são de verdade e como essa empresa consegue tal feito. Adiante poderá ser observado alguns trechos, dos resultados da pesquisa, com base nas entrevistas realizadas com motoristas da empresa Uber em Belém do Pará, porém essas informações serão utilizadas como uma forma de auxiliar no entendimento sobre a relação empresa *versus* motoristas. Ademais, o capítulo será finalizado com uma reflexão sobre as formas de organização e lutas desse segmento, se considerou necessário, para entender que mesmo estes(as) trabalhadores(as) estando em um processo de precarização do trabalho cada vez mais intenso, ainda há resistências e lutas.

### 2.1 A história da empresa Uber

Como já mencionado nessa discussão, existem diversas empresas que prestam serviços por meio de aplicativos e/ou plataformas on-line, identificadas nos setores de alimentação, cuidados do lar, saúde, entregas, entre outros<sup>42</sup>, porém o mais emblemático e o que a discussão feita aqui se pautará será no setor de transporte individual de passageiros, chamado também de “compartilhamento de viagens”. Ainda que já houvessem algumas empresas em meados dos anos 2000 que operassem com modelos de negócios similares nos Estados Unidos, foi apenas no ano de 2010 que nasceu a Uber.

A empresa Uber é caracterizada como multinacional, intitulada *Uber Technologies Inc.*. No que diz respeito à sua criação, a narrativa contada é de que “A ideia da Uber nasceu em uma noite de neve em Paris em 2009”, colocada em prática nos Estados Unidos da América (EUA), na cidade de São Francisco, no ano de 2010. A empresa atua na promoção de atividades de transporte urbano, possibilitando que usuários(as) e passageiros(as) solicitem veículos para sua locomoção a partir do acesso ao aplicativo da empresa por smartphones que qual funciona em qualquer área com acesso à internet (UBER, 2022). De acordo com a *Newsroom* da própria empresa:

---

42 Empresas como a Uber, 99, In Driver, GetNinjas, iFood, Rappi e diversas outras que estão localizadas de forma global e nacional, porém a discussão feita nessa dissertação não daria conta de abranger e analisar.

A ideia surgiu em 2009 quando Garrett Camp e Travis Kalanick participavam da conferência LeWeb, na França. Após o evento, ao precisarem retornar para o hotel, encontraram dificuldade para encontrar um táxi, ou outro transporte público e até mesmo um motorista particular. Foi então que pensaram que seria incrível poder, a um toque no celular, contratar o serviço de um motorista particular [...] O objetivo era facilitar e inovar a forma pela qual as pessoas se locomovem pelas cidades, inicialmente em São Francisco (EUA), utilizando-se de veículos sedã. Foi assim que surgiu o Uber Black, primeiro produto da empresa. Março de 2009 – Os dois empreendedores desenvolveram um app para smartphone que permite solicitar viagens com o simples toque de um botão. A primeira viagem da Uber – 5 de julho de 2010, o primeiro usuário da Uber solicitou uma viagem em San Francisco. Bonjour, Paris! - dezembro de 2011, a Uber é lançada internacionalmente na mesma cidade em que a ideia nasceu, há 3 anos [...]. (UBER, 2019 e 2023, n. P<sup>43</sup>)

Dessa forma, a Uber nasce como um meio para facilitar a vida daqueles que precisam se locomover pelas cidades com agilidade e facilidade em encontrar tal serviço, dando-se como uma das principais referências no mundo em serviços prestados por aplicativos e causando controvérsias e debates sobre suas formas de atuar. A empresa apresenta-se da seguinte forma:

Somos uma empresa de tecnologia que faz a ponte entre o mundo físico e o digital, para que o movimento aconteça com o simples toque de um botão. Porque acreditamos em um mundo onde a mobilidade deve ser acessível. Para você poder se mover e ganhar dinheiro com segurança. De uma forma que seja sustentável para nosso planeta. E, independentemente do seu gênero, raça, religião, habilidade ou orientação sexual, defendemos seu direito de se movimentar e ganhar dinheiro livremente e sem medo[...] (UBER, 2022, n. P<sup>44</sup>).

Com uma apresentação e discursos acessíveis, onde pautas sociais e inclusivas são colocadas, é fácil acreditar no caráter social e que esta empresa não segue os ditames do modo de produção capitalista, porém, nos termos de Abílio, Amorim e Grohmn (2021), a Uber se dá como uma empresa que opera por meio de plataformas digitais e, nesse sentido, a sua análise vai muito além, pois perpassa o capital com pretéritas e atuais formas de exploração. Sobre essas plataformas digitais, constata-se que hoje se caracterizam como uma das fontes mundiais de centralização de capitais e dispersão controlada do trabalho. Estimulam ainda mais novas e massacrantes formas de terceirização e de transferência de riscos/custos. Possuem um papel importante na consolidação da condição de trabalhadores *just-in-time* e operam por meios técnico-políticos possibilitando novas relações entre informação e informalidade

Partindo dessa realidade e com esse modelo de negócio é que a Uber se consolida, permitindo, em dois anos (de 2013 a 2015), ampliar o número de motoristas de 10 mil para 150 mil.

---

43 Citação retirada do site da empresa e não têm números de páginas definidas. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/history/>>. Acesso em: 17 fev. 2023.

44 Citação retirada do site da empresa e não têm números de páginas definidas. Disponível em: <<https://www.uber.com/br/pt-br/about/>>. Acesso em: 17 abr. 2022.

No ano de 2017, a empresa já alcançava um valor de mercado de 70 bilhões de dólares (SLEE, 2017).

Dados de 2019, disponibilizados no site da própria Uber (2019), indicam sua presença em 600 cidades de 65 países, sendo que o número de motoristas no mundo contabiliza mais de 3 milhões. O número de usuários(as) é de 75 milhões e as viagens ultrapassam a casa dos 15 milhões, diariamente.

A empresa chega no Brasil no ano de 2014 e os dados são crescentes e assustadores. A própria Uber informa que há aproximadamente 600 mil motoristas cadastrados em atividade. Somadas as demais empresas de transporte por aplicativos em operação no país, totalizam mais de 1 milhão de trabalhadores(as) nesse segmento (UBER, 2019).

Cabe destacar, mesmo que de modo breve, um pouco da história dessa empresa, pois ela não foi a primeira e nem a última plataforma a ser lançada, em que se nota que as primeiras plataformas lançadas no mercado datam do início dos anos 2000 nos EUA, onde nascem com o objetivo próximo da chamada e já comentada Economia do Compartilhamento. Nesse sentido, nascem com intuito de conectar pessoas que usavam seus carros com outras pessoas que estaria indo para o mesmo destino, como exemplo a Zipcar<sup>45</sup> em seu início. Logo, desde o início, o conceito dos aplicativos era o de compartilhamento de viagens, possuindo a finalidade de criar uma “cultural colaborativa” baseada na tecnologia digital. De acordo com Slee (2017, p. 91):

O chamariz das plataformas era o conceito social e ambiental: fornecia opções acessíveis para dirigir, fomentou um sentimento alternativo, comunitário (você é um membro, em vez de consumidor) e promoveu uma imagem verde (uso mais eficiente de recursos em comparação com o uso individual dos veículos). É uma combinação que continua a atrair pessoas para a Economia do Compartilhamento. Infelizmente, o apelo comunitário acabou sendo mais esperança do que realidade.

Segundo o autor, apesar da empresa Uber não ter se manifestado publicamente durante todos esses anos de atividades sobre ser ou não uma empresa desenvolvida para contribuir com a cultura da Economia do Compartilhamento. Ela utilizou e ainda utiliza das estratégias das plataformas digitais anteriores, porém com uma postura agressiva de mercado, com investimentos elevados em

---

<sup>45</sup> O autor Slee (2017) se refere a Zipcar como a pioneira no segmento. Fundada no ano de 2001, em Boston – Massachusetts/EUA, a empresa não compartilhava as viagens, mas sim os automóveis. Diferente das locadoras tradicionais, a Zipcar oferecia carros por horas ou trajetos, bastando ao(a) usuário(a) ter um cadastro e realizar o pagamento por um dispositivo de cartão de crédito instalado no próprio veículo, o que liberava sua utilização. Um diferencial é que os carros eram pegos e devolvidos em postos de gasolina ou estacionamentos parceiros em diversos pontos da cidade. Em 2013 a Zipcar foi comprada pela locadora de veículos Avis Budget, também americana, por US\$ 500 milhões e passou a atuar como subsidiária da companhia (BORTOLOZI, 2013). Embora a Zipcar opere no conceito de compartilhamento de carros, foi a partir dela que surgiram as primeiras iniciativas de compartilhamento de viagens.

desenvolvimento tecnológico e publicidade, o que a fez se tornar rapidamente uma das maiores, se não, a maior empresa desse tipo de serviço no mercado mundial.

Observa-se que a referida empresa, inaugura suas atividades no Brasil no ano de 2014, inicialmente na cidade do Rio de Janeiro e, em seguida, passa a operar em São Paulo, Belo Horizonte e Brasília. É importante destacar que suas primeiras operações no país acontecem concomitantemente à Copa do Mundo que foi realizada no Brasil.

Com o decorrer do tempo a empresa foi se ampliando ao redor do país, sendo somente após três anos da sua chegada no Brasil que sua implementação e seus serviços aconteceram na cidade lócus da pesquisa dessa dissertação, Belém do Pará. A Uber chega em Belém no ano de 2017 em meio a polêmicas e luta judicial. Segundo o portal G1 Pará<sup>46</sup>:

A Uber chega em Belém após uma polêmica envolvendo o legislativo municipal, que aprovou no dia 30 de novembro de 2016 uma proibição aos aplicativos que facilitam o transporte de passageiros. A defensoria pública questionou esta proibição, alegando que a decisão dos vereadores viola os direitos do consumidor e o interesse da população. O assunto ainda é debatido na câmara. Segundo a empresa, os motoristas da Uber prestam serviço de transporte individual privado, que é previsto pela Política Nacional de Mobilidade Urbana e respaldado pela Constituição.

Diante de um embate judicial e polêmicas, a empresa se estabeleceu em Belém, sendo a primeira cidade da região Norte a receber o aplicativo, tendo a princípio apenas o serviço de modalidade mais básico – chamado “UberX” – o qual se refere ao serviço com carros mais compactos e a preços mais acessíveis. Esses serviços<sup>47</sup> foram expandidos na região, acompanhando o restante do país, em que é possível destacar alguns deles:

**Uber X:** Carros compactos, com ar-condicionado e 4 portas. O preço é competitivo e uma opção ideal para locomover-se no dia a dia.

**Uber Juntos:** Esta modalidade permite que você divida a viagem com outros usuários que estão em um trajeto similar ao seu, colocando mais pessoas em menos carros.

**Uber Select:** uma seleção de carros mais confortáveis e espaçosos por um preço um pouco maior do que o do Uber X.

**Uber Black:** serviço que possibilita aos usuários solicitarem viagens de alta qualidade em carros sedã, como Toyota Corolla, Ford Fusion, Volkswagen Jetta e outros, todos com bancos de couro e ar-condicionado sempre ligado.

**Uber Eats:** Serviço que permite ao usuário solicitar refeições de maneira prática, onde quer que esteja.

**Patinetes:** Patinetes elétricos para você se deslocar pela cidade.

**Uber Flash:** um serviço que te permite solicitar viagens exclusivamente para a entrega de itens.

**Uber WAV:** Viagens em veículos adaptados para cadeiras de rodas.

**Uber Moto:** serviço de viagens para um único passageiro que te permite se deslocar pela cidade de motocicleta. (UBER, 2023).

---

46 Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2017/02/apos-polemica-uber-comeca-operar-em-belem-nesta-quinta-feira.html> Acesso em: 12 jan. de 2023

47 Destaca-se, que tais serviços podem variar de acordo com localidades e regiões.

Apontam-se alguns dos serviços da empresa Uber para mostrar o quanto ela atua de forma variada e dinâmica, adequando-se a realidades ao redor do globo. É diante disso que a Uber é atualmente uma das maiores empresas desse segmento. A própria informa a existência de aproximadamente “mais de 1 milhão de motoristas e entregadores parceiros” cadastrados em atividade no país e está inserida em mais de 500 cidades brasileiras, com aproximadamente 22 milhões de usuários(as) (UBER, 2022, n.p.)<sup>48</sup>.

## 2.2 O *modus operandi* da Uber

É constatado que o desenvolvimento de atividades relacionadas com a tecnologia é, de certa forma, estimulado pela busca da sociedade em lograr métodos e instrumentos que facilitem o cotidiano da população, especialmente quando esses estão interligados de forma on-line por um sistema de rede. Logo, essa vontade social é aferida pelos interesses do capital na sua busca incessante por mais-valia, promovendo o desenvolvimento de empresas que se apropriam da tecnologia e da necessidade social para lucrar.

É nesse sentido que se faz necessário compreender como a empresa Uber opera junto com seus parceiros(as) (lê-se motoristas) e usuários(as), para entender a dinâmica desse tipo de serviço, o qual se dá como um “simples” negócio que se expandiu de forma global e hoje é uma das maiores empresas/aplicativos do ramo de transporte no mundo.

Logo, esse tipo de serviço ocorre de forma simples e on-line pelo simples toque no aplicativo instalado em um smartphone com acesso à internet. Isso vale para motoristas e usuários(as). Ambos são cadastrados na plataforma do aplicativo, sendo seus dados pessoais e até as formas de pagamentos, armazenadas e administradas exclusivamente pela Uber que tem a posse do aplicativo de transporte.

Acerca da utilização do aplicativo, identifica-se que ele é utilizado de forma direta pelo(a) usuário(a) que, com celular em mãos, insere os locais de partida e de destino da viagem. A partir disso, a plataforma de forma automática calcula a distância pelo sistema GPS, apresentando a rota ideal e a estimativa de preço, sem a participação dos motoristas nessas decisões e sem que os mesmos, a princípio, tenham conhecimento do destino de tal viagem e que desconheça também o

---

48 É importante destacar que a empresa não divulga dados e informações sobre números de corridas, motoristas e passageiros. Os dados obtidos são aqueles apresentados pela referida empresa de forma bastante parcial e desatualizada. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em: 06 fev. 2022.

próprio cliente até a sua chegada no local de início da corrida. No site da referida empresa, sinalizam um passo a passo de como o(a) usuário(a) deve solicitar uma viagem, a saber<sup>49</sup>:

Veja como solicitar uma viagem no app da Uber:

1. Abra o app da Uber e digite o endereço do seu destino no campo "Para onde?"
2. Deslize para cima para ver todas as opções de veículos disponíveis na sua região. Toque em uma opção para selecioná-la para sua viagem e, em seguida, toque em "Escolher UberX" (o botão indicará o veículo selecionado).
3. Pode ser necessário confirmar seu local de partida. Para isso, mova o marcador no mapa ou selecione sua localização na lista. Toque em "Confirmar local de partida" para enviar sua solicitação para os motoristas parceiros disponíveis na região.
4. Se não pedirmos para você confirmar o local de partida, toque em "Confirmar UberX" (o botão indicará o veículo selecionado) para enviar seu pedido aos motoristas parceiros que estiverem disponíveis na região.
5. Você verá o tempo estimado para encontrarmos um motorista parceiro elegível. Se não houver motoristas parceiros disponíveis para o tipo de viagem que você escolheu, o app sugerirá outro tipo de viagem com os motoristas parceiros disponíveis nos arredores.
6. Quando um motorista parceiro aceitar sua solicitação, você poderá ver a localização dele e a previsão de chegada no mapa.
7. O app avisará se não houver motoristas disponíveis para sua solicitação.
8. A Uber vai enviar notificações para você quando o motorista estiver perto do local de partida.
9. Em algumas cidades, você pode solicitar uma viagem com várias paradas.
10. Você também pode salvar seus locais favoritos para facilitar a solicitação de viagens

Dessa forma, ao ser realizada a solicitação de viagem pelo(a) usuário(a), a empresa disponibilizará e divulgará o serviço/corrida para seus “parceiros(as)” que estejam próximos(a) ao local de partida que foi indicada pelo(a) usuário(a). Os(as) motoristas têm a possibilidade de aceitar ou não as corridas, os quais inicialmente eram penalizados(as) ao recusarem um determinando número de corridas e hoje não são mais. Serão apenas penalizados(as) caso aceitem uma corrida e depois cancelem.

A partir do momento em que os(as) mesmos(as) aceitam o serviço, tomam conhecimento do local de partida, destino e trajeto ideal a ser percorrido. Ao encerrarem a viagem, a Uber de forma automática efetuará o cálculo do valor do serviço, que poderá ser cobrado mediante pagamento em dinheiro, cartão de crédito ou débito previamente cadastrado pelo(a) cliente no aplicativo e pelo Uber Cash. Esse(a) motorista receberá o pagamento pelo serviço realizado, o qual terá uma taxa descontada pela empresa, cujo o percentual varia em torno de 20% a 25% do valor bruto de cada corrida. Acerca dos(as) motoristas, o site da empresa divulga algumas informações sobre como se tornar um “parceiro(as)”<sup>50</sup>:

---

49 Disponível em: <<https://help.uber.com/pt-BR/riders/article/como-solicito-uma-viagem?nodeId=67f41961-e0aa-4670-af32-58be02c7c492>>. Acesso em: 18 mar. de 2023

50 Disponível em: <<https://www.uber.com/br/pt-br/drive/requirements/>>. Acesso em: 21 mar. de 2023

Comece a dirigir

É fácil começar:

1. Cadastre-se e envie sua CNH

Vamos precisar de uma foto de sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) com a observação "Exerce atividade remunerada - EAR".

Não aceitamos Permissão Para Dirigir (PPD), apenas CNH permanente.

Cadastre-se

2. Verificação de segurança

Utilizamos as informações da sua CNH para verificar sua elegibilidade na plataforma.

3. Envie seu CRLV e baixe o aplicativo

Após ser aprovado, basta nos enviar uma foto de seu CRLV e ficar online.

Caso não tenha um veículo você pode alugar com desconto em uma de nossas locadoras parceiras.

Além disso, existem alguns requisitos referentes aos carros para a realização desses serviços:

Opções de veículos:

UberX

Qualquer veículo que atenda aos seguintes requerimentos:

– Veículos com no máximo 8 anos de fabricação, conforme regulamentação do município

– 4 portas e 5 lugares

– Ar Condicionado

– Não são aceitos, em nenhuma categoria de viagem, carros com placa vermelha, pick-ups, vans e caminhonetes. Também não aceitamos veículos adesivados, plotados, sinistrados e/ou com alteração no sistema de suspensão ou freios. Infelizmente, não podemos abrir nenhuma exceção.

Uber Comfort

– 4 portas e 5 lugares

– Ar-condicionado

– Mínimo de 100 viagens completas

– Idade veicular, determinados modelos de veículos e média mínima de avaliações pelos usuários.

– Esses requisitos variam de cidade para cidade.

Tais informações são necessárias para entender que a relação empresa X motorista se inicia desde o momento do cadastramento na plataforma. Existem exigências e regras a serem cumpridas, onde esses(a) motoristas ao não se encaixarem nas normas podem não serem aceitos pela empresa ou até banidos. Isso mostra que desde a sua tentativa de inserção, esses(as) trabalhadores(as) sofrem pressão por parte do “aplicativo”, onde constantemente são pressionados a investirem em seus carros e serviços para, a contar disso, serem bem avaliados<sup>51</sup> pelos(as) usuários(as).

É nesse sentido que ao apresentar as formas de funcionamento desse modelo de negócio, evidenciam-se, em suas linhas mais gerais, as transformações que o trabalho e o capital atravessam no decorrer do tempo, onde na atualidade, estão postas à classe trabalhadora. Essas transformações se embasam em Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs) cada vez mais avançadas, na busca por lucro e, conseqüentemente, rebaixando a classe trabalhadora no que tange à retirada de seus direitos e disfarçando ou até desconstruindo suas relações laborais.

51 Ver o sistema de avaliação por estrelas de usuários e motoristas no site: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/basics/how-ratings-work/>

### 2.3 A relação de “não” trabalho na empresa Uber

Por meio dessa breve elucidação, é importante enfatizar que esta discussão utiliza o termo uberização como sinônimo de “precarização do trabalho” e como uma forma de organizá-lo no capitalismo contemporâneo. A análise realizada ocorre através do(a) motorista da Uber como uma forma típica de produção, ou seja, como um(a) trabalhador(a) inserido(a) no sistema de acumulação capitalista e conseqüentemente produtor(a) de mais-valia (MODA, 2020). Conforme Marx (2015, p. 706-707) aponta,

A produção capitalista não é apenas produção de mercadoria, mas essencialmente produção de mais-valor. O trabalhador produz não para si, mas para o capital. Não basta, por isso, que ele produza em geral. Ele tem de produzir mais-valor. Só é produtivo o trabalhador que produz mais-valor para o capitalista ou serve à autovalorização do capital. Se nos for permitido escolher um exemplo fora da esfera da produção material, diremos que um mestre-escola é um trabalhador produtivo se não se limita a trabalhar a cabeça das crianças, mas exige trabalho de si mesmo até o esgotamento, a fim de enriquecer o patrão. Que este último tenha investido seu capital numa fábrica de ensino, em vez de numa fábrica de salsichas, é algo que não altera em nada a relação. Assim, o conceito de trabalhador produtivo não implica de modo nenhum apenas uma relação entre atividade e efeito útil, entre trabalhador e produto do trabalho, mas também uma relação de produção especificamente social, surgida historicamente e que cola no trabalhador o rótulo de meio direto de valorização do capital.

Dessa forma, com base nas considerações de Antunes (2009), podemos observar que o trabalho produtivo gera diretamente mais-valia e participa do processo de valorização do capital, possuindo um papel central no interior da classe trabalhadora e tendo o proletariado industrial como o seu núcleo principal. Entretanto, isto não se restringe apenas ao trabalho manual, mesmo que este seja seu núcleo. Já o trabalho improdutivo não proporciona diretamente mais-valia, não participa diretamente da valorização do capital, suas formas de trabalho são utilizadas como serviços, não se constituem como elemento diretamente produtivo – seu trabalho é consumido feito valor de uso e não como trabalho que cria valor de troca.

Portanto, não seria o conteúdo do trabalho desempenhado, muito menos o setor da economia no qual é desempenhado, que definirá seu caráter produtivo ou do(a) trabalhador(a). Por isso Marx fez questão de exemplificar o trabalho produtivo com as figuras do artista e do professor, embora reconhecendo serem exemplos nos quais a subsunção ao capital ainda era formal (MATTOS, 2019). Para esse o autor,

Uma cantora que entoa como um pássaro é um trabalhador improdutivo. Na medida em que vende seu canto. É assalariada ou comerciante. Mas, a mesma cantora, contratada por um empresário, que a faz cantar para ganhar dinheiro, é um trabalhador produtivo, já que produz diretamente capital. Um mestre escola que é contratado com outros, para valorizar,

mediante seu trabalho, o dinheiro do empresário da instituição que trafica com o conhecimento, é trabalhador produtivo (MATTOS, 2019, p. 27).

Por conseguinte, podemos compreender que o caráter produtivo do trabalho é notório e não pode ser definido pelo emprego na grande fábrica, muito menos a classe trabalhadora pode ser restringida a quem exerce trabalho produtivo. Quem a define é a condição de proletariado e o assalariamento. Assim, nem todo(a) trabalhador(a) assalariado(a) é produtivo(a). Porém, mesmo os(as) médicos(as), advogados(as) e motoristas de aplicativos, cada vez mais são reduzidos(as) ao assalariamento e submetidos(as) às leis que regem o preço do trabalho assalariado (MATTOS, 2019).

Ademais, é imprescindível entender a dinâmica e as formas de controle que a empresa Uber exerce em seus motoristas. Com isso, apresenta-se a forma de remuneração que a empresa propõe aos seus(as) parceiros(as). Como mencionado, essa remuneração consiste em uma parte do valor total, variando em torno de 20% a 25%, retirados pela empresa e repassado ao motorista o restante do valor ao final de cada corrida. Logo, repara-se a total ausência de uma renda fixa, de salário fixo mensal, salários indiretos ou auxílios para manutenção do veículo.

A empresa se coloca como uma simples intermediadora, o qual ainda que os motoristas recebam uma porcentagem do valor referente a cada corrida, essa remuneração é semanal, onde a empresa realiza um depósito na conta bancária que foi cadastrada pelo(a) motorista no ato da sua inserção na plataforma. Esse valor, mesmo sendo inteiramente calculado pela Uber, fica acessível ao(à) motorista em seu aplicativo, onde há o histórico de todas as corridas feitas, o valor total de cada uma delas e o quanto receberá por cada uma. Sobre tal discussão a empresa destaca:

Você entende que os serviços, bens ou produtos que Você receber de um(a) Parceiro(a) Independente, contratados por meio dos Serviços, poderão ser cobrados (“Preço”). Após Você ter recebido serviços, bens ou produtos obtidos por meio do uso do Serviço, a Uber facilitará o Seu pagamento do respectivo Preço ao(à) Parceiro(a) Independente, agindo na qualidade de agente limitado de cobrança do(a) Parceiro(a) Independente. O pagamento do Preço feito dessa maneira será considerado pagamento feito diretamente por você ao(à) Parceiro(a) Independente. O Preço incluirá todos os tributos exigidos por lei (UBER, 2023)<sup>52</sup>

É partindo disso, que a empresa se coloca como uma simples intermediadora entre usuário(a) e motorista (prestador terceiro), onde o valor a ser pago acontece entre esses dois agentes, e ela “apenas” recebe uma porcentagem desse valor por realizar essa intermediação. Com isso, a referida empresa busca eliminar qualquer possibilidade de vínculos empregatícios, construindo uma defesa em que os motoristas receberiam diretamente o pagamento pelos serviços

---

52 Disponível em: <uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-terms-of-use>. Acesso em: 12 abr. de 2023

prestados e eles repassam para a empresa uma porcentagem desse valor pela intermediação que a mesma realiza.

A posição discutida nesta dissertação considera esse discurso repleto de contradições e falácias, pois ao se embasar em autores como Abílio (2020), Fontes (2017) e Moda (2020) se pode dizer que quem paga aos motoristas pelas corridas é a empresa Uber, o que se configurará como uma relação salarial e não como uma simples relação de intermediadora.

Ainda se embasando nos (as) referidos (as) autores (as), essa relação de assalariamento é observado pela própria dinâmica da empresa, pois se nota que é a própria Uber quem aciona seus(as) “parceiros(as)” para realização das tarefas, as formas de pagamentos são decididas por ela, assim como os valores das corridas e os cálculos, sem a mínima possibilidade de uma negociação entre o(a) usuário(a) e o(a) motorista. Além do mais, é a empresa que recebe os valores pagos por cada corrida e posteriormente repassa o respectivo montante, com as deduções, aos(às) motoristas.

Diante disso, é impossível não ser considerada a existência de uma relação salarial para o(a) motorista. A forma de assalariamento acaba lembrando um modo bastante comum no início do capitalismo e que foi caindo em desuso graças às lutas e reivindicações da classe trabalhadora, que é o pagamento por peça ou tarefa<sup>53</sup>, algo que não se tornou hegemônico no modo de produção capitalista, mas foi um dos princípios do Taylorismo<sup>54</sup>.

Assim, diante dessa relação entre motorista e a empresa Uber, em que essa “repassa” uma parcela do valor de cada corrida realizada e não sendo um valor fixo ou pré-determinado, faz-se entender que a remuneração nesse contexto vai variar de acordo com o que se produz. Logo, existe uma relação de assalariamento disfarçada nesta forma de trabalho (KREIN, 2018, p. 106). Sobre a forma de assalariamento por peça, percebe-se que Marx (2015) faz sua análise: “[...] o salário por peça não passa de uma forma a que se converte o salário por tempo, do mesmo modo que o salário por tempo é a forma a que se converte o valor ou o preço da força de trabalho [...]” (Marx, 2015, p. 645). E ele vai além:

Dado o salário por peça, é, naturalmente, interesse pessoal do trabalhador empregar sua força de trabalho o mais intensivamente possível, o que facilita ao capitalista elevar o grau normal de intensidade do trabalho. É também interesse pessoal do trabalhador prolongar a jornada de trabalho, a fim de aumentar seu salário diário ou semanal (MARX, 2015, p. 648-649).

---

53 As características do salário por peça se resumem em três pontos: 1) a qualidade do trabalho é aqui controlada mediante o próprio produto, que tem de possuir qualidade média, se o preço por peça deve ser pago integralmente, tornando-se a fonte mais fecunda de descontos salariais e fraudes capitalistas, 2) o salário por peça proporciona ao capitalista uma medida inteiramente determinada para a intensidade do trabalho e, 3) o tempo de trabalho corporificado num quantum de mercadorias previamente determinado e fixado pela experiência, vale como tempo de trabalho socialmente necessário e é pago como tal (MARX, 2015).

54 Defendia que cada trabalhador, a partir do cumprimento da tarefa atribuída, seria pago a partir dela, ou seja, pago pelo que produzir (TAYLOR, 1990, p. 88-89).

Dessa forma, nota-se que existem em ambas as formas de assalariamento uma mesma determinação ao que se refere à composição do valor. No entanto, a remuneração por peça causa diferenças na execução do trabalho, onde exigirá muito mais desse(as) trabalhador(a) e conseqüentemente a necessidade de aumentar a produção, fazendo com que a força de trabalho, uma das principais mercadorias do capital, perca seu valor. É nesse sentido que Marx (2012, p. 650-651) vai inferir: “[...] o salário por peça é a forma de salário adequada ao modo capitalista de produção, [...] pois serve de meio para prolongar a jornada de trabalho e rebaixar os salários [...]”. O que nos indica os motivos pelos quais a empresa Uber, e tantas outras empresas desse segmento, aderem a essa forma de remuneração.

Essa forma de assalariamento se dá como uma grande estratégia do capital, no que diz respeito ao controle sobre o trabalho, assim como o aumento da produtividade de cada trabalhador(a). Logo, é visível essa relação nos motoristas de aplicativos em geral, porém se destaca os motoristas da empresa Uber, os quais possuem como principal característica da flexibilidade em relação ao tempo e local. Essa é uma das principais premissas da empresa onde é possível ver essa narrativa no discurso da empresa Uber.

Ganhe dinheiro. Tem um carro? Transforme-o em uma máquina de fazer dinheiro. Tem muita coisa acontecendo na cidade e a Uber facilita muito para você aproveitar e ganhar dinheiro. Quer ter mais uma fonte de renda? Como motorista parceiro da Uber, você tem liberdade e flexibilidade para dirigir quando quiser. Crie seu próprio horário. Sem escritório, sem patrão [...] (UBER, 2018)

A remuneração por peça/tarefa torna-se vantajosa nessa relação, afinal, não se possui uma obrigatoriedade em cumprir horários, porém diante dessa forma de comissão, os(as) motoristas são empurrados(as) a jornadas de trabalho cada vez mais longas, para assim conseguir um ordenado minimamente satisfatório para o atendimento das necessidades básicas. Isso não é novidade, pois jornadas longas e intensas aparecem em estudos como os de Abilio (2020), Moda (2020), Krein (2018), entre outros, em que trabalhadores(as) realizam 10, 12 horas diárias de trabalho, o que acaba indo contra o que é previsto na legislação trabalhista de 8 horas diárias ou 44 horas semanais. As longas jornadas de trabalho não são novidades para esse tipo de trabalho, de acordo com relatos de um(a) dos(as) motoristas entrevistados(as):

Olha vou te falar: eu trabalho muito para ganhar o pão de cada dia. Eu ligo o aplicativo 6 ou 7 da manhã, que é para pegar o povo que tá saindo para trabalho, escola, médico. Eu vou direto! Às vezes volto em casa para almoçar, às vezes como pela rua mesmo. Varia muito! Tem dia que almoço, tem dia que só dou uma lanchada e assim a gente vai levando. Mas como eu te falo... eu trabalho para ganhar dinheiro, então eu vou parar lá pelas 9 ou 10 da noite que é quando eu consigo bater minha meta diária. Mas é claro que tem dias que é

menos tempo que eu trabalho. Tem dia bom, que dá para parar mais cedo (ENTREVISTADO(A) 2, jan. de 2023).

De acordo com outro relato de um(a) motorista entrevistado(a):

[...] eu faço meu horário. Sou eu que decido quando vou trabalhar, então se eu quiser ter uma boa vida, comer um churrasco, tomar uma cerveja, curtir por ai, eu preciso me dedicar. Tem que trabalhar! Ninguém ganha dinheiro só em casa. Então eu rodo. Dia de semana eu rodo de 08 da manhã até umas 7 ou 8 da noite que é quando acaba o horário de pico daqui. Mas é no final de semana que rodo valendo. Às vezes não pego de manhã, pego só depois do almoço, lá por volta de 1 da tarde e vou direto, vou até amanhecer (ENTREVISTADO(A) 3, mar. de 2023).

Tais relatos se fazem necessários na intenção de visualizar como esses(as) motoristas se colocam em relação a esta forma de trabalho, submetem-se a trabalhar por mais de 10 horas diárias, todos os dias da semana para poderem ter o mínimo de remuneração para suprir suas necessidades humanas básicas. É o que foi mencionado acima, sobre a remuneração por peça/tarefa, pois ela obriga o(a) trabalhador(a) a produzir cada vez mais, pois é só dessa maneira que o(a) mesmo(a) conseguirá ter uma remuneração para sobreviver.

Dessa forma, observa-se um prolongamento da jornada de trabalho, na qual as 8 horas diárias previstas pela legislação, transformam-se em 10,12 ou até 24 horas de trabalho diário. É como Basso (2014) mencionou, que nas últimas décadas vem ocorrendo um prolongamento da jornada média de trabalho, que cada vez mais se acentua. E é isso que acontece, pois trabalhadores(as), sem muitas alternativas e possibilidades, incorporam o discurso neoliberal da flexibilidade, do empreendedorismo, tão mencionados pela Uber e se sujeitam a trabalhar por exaustivas e longas horas por uma remuneração que na maior parte do tempo não atende suas necessidades mais vitais. Sobre essa flexibilidade, Dal Rosso (2017, p. 11-12) relata:

O processo de flexibilização das horas assinala apenas a especificidade da distribuição das horas laborais serem maleáveis, não implicando sua diminuição. O alvo das empresas, muito almejado e nem sempre atendido, é fazer com que o trabalhador e a trabalhadora sejam, em si, flexíveis. [...] Os negócios desejam trabalhadores flexíveis para melhor se estruturarem, para ajustar desencontros entre oferta e procura, para elevar o nível de intensidade laboral com vistas a alçar o rendimento do trabalho e assim superar a competição, para impedir tempos perdidos e evitar gastos de contratação de mão de obra em tempo contínuo, para produzir mediante o emprego de trabalho flexível, muito mais valor do que alcançava com o emprego de trabalho em jornadas longas, fixas, repetitivas, de tempo integral.

É a partir dessa realidade que o(a) motorista da empresa Uber se submete a realizar um intenso e precário trabalho, onde se colocam como gerentes de si próprios(as), controlando suas jornadas de serviço, suas metas diárias de remuneração e seus locais de trabalho, gerando assim um

círculo vicioso. Ao trabalhar mais, gerará mais despesas com sua ferramenta de trabalho, o carro, e sua saúde, ou seja, trabalhará cada vez mais para simplesmente apenas sobreviver (ABÍLIO, 2019).

Diante do debate, é compreendido o controle que a empresa Uber exerce sobre seus(as) motoristas, o que garantirá a continuidade desse serviço, a baixa remuneração e a sua intensificação, onde tal controle é fomentado pela forma de remuneração posta a esses(as) trabalhadores(as). É ela que vai garantir a intensificação do trabalho por jornadas cada vez mais longas que garante o mínimo para a sobrevivência desses(as) trabalhadores(as).

Ademais, para atuarem na Uber, os(as) motoristas são totalmente responsáveis pelos meios de produção, carros e smartphones, pelos custos de categoria na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para o exercício da atividade remunerada, contratação do serviço de internet, dentre outros fatores, a exemplo da higienização do automóvel. De acordo com o relato do entrevistado 3:

[...] sou eu que tenho que bancar tudo. A Uber poderia dar pelo menos uma força para a gente, porque é difícil: é carro, é seguro, é internet, é alimentação. Sai pesado às vezes só para o cara ter que pagar tudo sozinho. Às vezes é por isso que rodo valendo mesmo, porque se não, não vai sobrar é nada de dinheiro. Vou ter que rodar só para pagar o carro e as despesas daqui [...] (ENTREVISTADO(A) 3, mar. De 2023).

Dessa forma, percebe-se que a empresa não precisa ser dona de todos os meios de produção para controlar seu negócio. Nas palavras de Filgueiras e Cavalcante (2020) a empresa não precisa ter a propriedade legal dos meios de produção porque já tem a posse efetiva. Além disso, essa empresa de transporte, que não se classifica desse modo, mas sim como uma empresa de tecnologia, denomina aos(às) motoristas o termo motorista parceiro(a) e anunciam o ideário de trabalhador(a) autônomo(a) e microempreendedor(a). Esta narrativa pode ser encontrada, a seguir, no discurso da empresa Uber.

Somos a Uber. Fazemos acontecer. Somos incansáveis na nossa missão de ajudar as pessoas a ir a qualquer lugar, conseguir o que quiserem e ganhar dinheiro do jeito delas. Mobilizamos o mundo. É nossa força vital. Corre por nossas veias. É o que nos tira da cama todas as manhãs. Isso nos leva a reimaginar constantemente como podemos nos mover melhor. Para você. Por todos os destinos que esperam você. Por tudo o que você quer alcançar. Para todas as formas de ganhar dinheiro. No mundo todo. Em tempo real. Na incrível velocidade do agora [...] Somos uma empresa de tecnologia que faz a ponte entre o mundo físico e o digital, para que o movimento aconteça com o simples toque de um botão[...] Somos a Uber. Não sabemos estar parados. Estamos totalmente determinados na nossa missão de ajudar todos a chegarem a qualquer lugar, a receber qualquer coisa e a ganhar dinheiro à sua maneira (UBER, 2022 e 2023, n.p.).

E como meio de atrair seus(as) “parceiros(a)”, a mesma assevera que,

Dirigir com o app da Uber oferece uma oportunidade flexível de ganhos. É uma ótima alternativa aos trabalhos de motorista em tempo integral ou meio período, ou a um bico temporário ou sazonal. Ou talvez você já seja um motorista de aplicativos e queira aumentar sua renda ao se tornar um motorista parceiro da Uber. Os motoristas que usam o app da Uber vêm de todas as áreas e setores, e definem o próprio horário para que o trabalho se encaixe em suas vidas, e não o contrário (UBER, 2022, n.p.).

Percebe-se que para assumir a função de “parceiro(a)”, esse(a) trabalhador(a) não precisa passar por um tipo de processo seletivo. Eles(as) são selecionados(as), quase instantaneamente, desde que concordem e estejam dentro dos termos e condições estabelecidas pela empresa. Com base nisso, percebemos uma relação de agilidade para a conclusão desse processo de credenciamento, o qual representa a subordinação direta do trabalho e da classe trabalhadora ao capital.

Outro ponto a ser mencionado são as formas que esta referida empresa se apresenta. É fácil encontrar terminologias em seus discursos e sites oficiais, como exemplo, “parceiros(as)”, “conexão”, “ajuda”, “compartilhamento” e tantos outros termos que criam a imagem de uma suposta relação horizontal entre todos(as) os(as) participantes envolvidos nessa relação. Esse é um fato importante para descaracterizar a relação laboral dessa atividade, além de trazer para os(as) motoristas a falsa ideia de empreendedorismo, de trabalho para si próprio e tantas outras formas de esconder as relações de trabalho.

Pesquisas como a de Moda (2020), Abílio (2020) e Grohmann (2021) mostram a dificuldade desses(as) motoristas se encaixarem e se enxergarem enquanto trabalhadores(as). A própria pesquisa dessa dissertação conseguiu identificar essas questões ao questionar os(as) motoristas(as) entrevistados(as) com a seguinte pergunta: Hoje você como motorista de aplicativo se considera, trabalhador(a) da empresa Uber? Todas as respostas se limitaram aos discursos de: “Eu sou autônomo”, “eu trabalho para mim”, “a Uber é apenas um aplicativo que nos ajuda, quem manda no trabalho somos nós”. Ou como nesse relato do entrevistado 4:

Eu me considero autônomo, sempre me considerei, aqui não tem essa de chefe ficar mandando na gente, eu mesmo me mando. Eu faço meu horário, eu escolho quando vou rodar, que horas vou parar, tudo sou eu quem decido. Se eu quero ligar um ar, se eu quero dar um agrado para o passageiro, o que for sou eu, é por minha conta, ninguém me obriga a nada (ENTREVISTADO 4, 2023, fev. De 2023).

Esses são alguns dos relatos alcançados com as entrevistas realizadas com os(as) motoristas da empresa Uber e que se fazem de suma importância serem destacadas nesse momento para compreender a dificuldade que esses(as) trabalhadores(as) possuem em se reconhecer na condição de classe trabalhadora nessa relação. Essa dificuldade é resultado dos discursos que a empresa faz

questão de enfatizar em todas as suas mídias, fazendo com que qualquer possibilidade de vínculo empregatício seja dissipada.

Ademais, no Brasil não existe o reconhecimento do vínculo empregatício à esta classe trabalhadora, uma vez que o Tribunal Superior do Trabalho (BRASIL, 2020) se posicionara nesse sentido para pacificar o assunto. O posicionamento final, faz referência aos motoristas serem empreendedores individuais e autônomos, ou seja, não há preenchimento dos requisitos necessário para o reconhecimento de vínculo empregatício de acordo com as normas brasileiras, não havendo a possibilidade dessa relação ser reconhecida. A argumentação é de que não há relação hierárquica entre os motoristas e a empresa a qual estão cadastrados, os serviços são prestados de forma eventual, não havendo horário pré-estabelecido e nem salário fixo (LOIOLA; GUARDIA, 2021).

Além disso, a Uber prega pela liberdade de seus motoristas, porém o que se identifica é uma falácia de uma suposta liberdade aparente, onde trabalhadores(as) são obrigados(as) a trabalharem por longas horas para sobreviver. Como menciona Abílio (2014, p. 73-74), são “viradores” que em sua maioria irão se submeter às novas formas de gestão da força de trabalho, objetivando conquistar garantias mínimas de subsistência.

Como foi visto no Capítulo 1 desta dissertação, o Brasil historicamente carrega as marcas dos trabalhos precários, informais e sem vínculos empregatícios. Logo, esses(as) trabalhadores(as) são marcados(as) também por essa realidade, onde oscilações entre empregos, baixa remuneração, desemprego, subempregos e precarizações fazem parte de suas vidas. Os ideais que essa empresa propaga, acabam se tornando um atrativo para esses(as) trabalhadores(as), pois de acordo com Lima (2010, p. 188), uma grande parcela dos(as) trabalhadores(as) que foram ou são submetidos(as) a vínculos precários de trabalho, sendo ameaçados(as) constantemente pela instabilidade em seu emprego, acabam absorvendo a lógica empreendedora, colocando-se enquanto únicos responsáveis pelos seus sucessos e ascensões financeiras.

Como infere Antunes em entrevista para a UOL<sup>55</sup> “o empreendedorismo é uma forma mistificadora que imagina poder eliminar o desemprego, em uma sociedade que é incapaz de preservar trabalho digno com direitos” (ANTUNES, 2019). É diante desse cenário que tais trabalhadores(as) estão expostos(as), são em sua maioria obrigados(as) a vestirem as vestes do empreendedorismo para poderem sobreviver.

---

<sup>55</sup>Disponível em: <<https://economia.uol.com.br/empregos-e-carreiras/noticias/redacao/2019/09/14/entrevista-sociologo-ricardo-antunes-trabalho-emprego-empreendedorismo.htm#:~:text=aplicativo%20via%20MEI%3F,O%20empreendedorismo%20C3%A9%20uma%20forma%20mistificadora%20que%20imagina%20poder%20eliminar,s%20C3%B3%20far%20C3%A1%20alimentar%20a%20doen%C3%A7a>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

Outra questão imperiosa a ser ressaltada diz respeito ao controle de qualidade do produto e trabalho oferecido. No trabalho por aplicativo, enfatizando a Uber, o controle de qualidade é afastado da empresa e passa a ser responsabilidade dos trabalhadores(as) e consumidores(as), afinal, essa empresa se coloca como uma simples intermediadora dessa relação, ou seja, ela não se compromete com o que ocorre no período de execução da atividade. Essa empresa criou um sistema de classificação por estrelas, em que usuários(as) e motoristas avaliam, variando de uma a cinco estrelas e a depender das notas, ambos poderão ser banidos da plataforma. O entrevistado 3 relata sobre esse sistema de avaliação:

É meio complicado falar disso. Às vezes eu acho justo, às vezes eu acho injusto, porque olha só: eu sei que é por causa dessas estrelas que a Uber vai ficar no pé da gente para melhorar nosso serviço, mas também as vezes é injusto, porque tem passageiro que, só de sacanagem, dá nota baixa para gente, às vezes só porque não gostou da música do rádio ou porque saiu atrasado de casa e quer que a gente saia voando no carro para chegar no destino, então é pressão. A gente faz de tudo para manter a nota, eu mesmo tenho uma nota boa, 4,8, mas eu me esforço para manter e tentar aumentar ela, porque se não é tchau Uber para mim [...] (ENTREVISTADO(A) 3, 2023, mar. de 2023)

A partir desse relato se nota que esses(as) motoristas vivem à sombra dessas avaliações, fazendo com que se dediquem ainda mais para assim manter uma boa avaliação. Segundo Rosenblat e Stark (2016, p. 3772), os dados coletados com a ajuda do sistema de avaliação estão servindo para homogeneizar a prestação do serviço, demonstrando como os cálculos algorítmicos têm a capacidade de antecipar e afetar comportamentos.

Nesse sentido, essa empresa cria uma multidão vigilante, deixando o(a) trabalhador(a) sobre seu olhar e avaliação constantemente. Isso faz com que usuários(as) sejam os(as) responsáveis por essa vigilância, ou seja, que eles(as) façam o seu “trabalho”, o que se mostra bastante eficiente em garantir o controle sobre a produtividade do trabalho e como ele será prestado (ABÍLIO, 2017).

Diante desse recorte, o debate acerca da empresa Uber se faz mais que necessário, pois, de acordo com Pochmann (2016, p. 18), ela se transformou em um ponto crucial para analisar as transformações contemporâneas do mundo do trabalho, a uberização “[...] é uma nova fase, que é praticamente a autonomização dos contratos de trabalho. É o trabalhador negociando individualmente com o empregador a sua remuneração, seu tempo de trabalho [...]”.

Conforme Abílio (2019), o exposto indica a uberização do trabalho como uma nova maneira de geri-lo, organizá-lo e controlá-lo, considerado como tendência global que não se inicia com a empresa Uber e nem se restringe a ela. O termo uberização surgiu com o advento de novas relações de trabalho ocasionadas pelo vínculo entre aplicativos de transporte particular e de entregas com as respectivas empresas com as quais são vinculados. Dessa forma, esse termo se espalha atualmente

pela mídia e pelos estudos acadêmicos, sendo pouco definido e amplamente utilizado, inspirado no exército global de milhões de motoristas trabalhando para uma mesma empresa.

Abílio (2017) ressalta que esta empresa conseguiu pôr em evidência um novo passo na subsunção real do trabalho, permeando o mercado de trabalho global e conseguindo envolver milhares de trabalhadores(as) ao redor do mundo, além de ter a possibilidade de expandir-se pelas relações de trabalho nos mais diferentes setores. De acordo com a autora,

A uberização do trabalho resulta de processos globais em curso há décadas e que envolvem transformações no controle, gerenciamento e organização do trabalho. [...]. Tal processo atualmente consolida o trabalhador como um autogerente-subordinado que já não é contratado, mas se engaja no trabalho via a adesão às plataformas. Nessa condição de quem adere e não mais é contratado, o trabalhador uberizado encontra-se inteiramente desprovido de garantias, direitos ou segurança associados ao trabalho; arca com riscos e custos de sua atividade [...] (ABÍLIO, 2019, p. 02-03).

Para Antunes (2020, p.12), podemos perceber, na Uber, trabalhadores(as) com seus automóveis arcando com as despesas de seguros, gastos de manutenção de seus carros, alimentação e limpeza, enquanto o “aplicativo se apropria do mais-valor gerado pelo sobretabalho dos motoristas, sem nenhuma regulação social do trabalho”. Ainda sobre esse debate, Abílio, Amorin e Grohmann (2021, p. 38) enfatizam acerca do trabalho dependente das plataformas digitais, onde a Uber e tantos outros aplicativos se encaixam.

No trabalho subordinado por meio de plataformas digitais, trabalhadores não são contratados, nem mesmo recrutados. Não há vagas predeterminadas ou processos seletivos – aparentemente, para trabalhar, basta se cadastrar. O contrato de trabalho agora transfigura-se em um contrato de adesão. Entretanto, as empresas têm sido bem-sucedidas em monopolizar setores de atuação e controlar enormes contingentes de trabalhadores. A própria relação de subordinação se informaliza. Essa informalização envolve a perda de predeterminações claras ou estáveis sobre a jornada de trabalho, sobre a distribuição do trabalho e até mesmo sobre sua precificação. Empresas, hoje, batalham para serem reconhecidas como mediadoras, comumente se definindo como empresas de tecnologia: assentam-se na defesa de uma neutralidade técnica, apresentam-se como meramente responsáveis por prover o encontro mais eficiente entre oferta e procura. Entretanto, elas detêm o poder de definir as regras do jogo sem fixá-las: determinam como opera a distribuição do trabalho, sua precificação, quem será incorporado e, também, quem é desligado ou bloqueado nas plataformas.

Segundo Grahman e Anwar (2020), há aproximadamente 50 milhões de pessoas registradas em plataformas de trabalho digital que fazem parte de um mercado que já ultrapassou 4 bilhões de dólares em transações. Aponta-se que o(a) trabalhador(a), frente a esta realidade, acaba sendo consolidado(a) na categoria *just-in-time*, estando disponível ao trabalho a qualquer momento, porém é utilizado(a) conforme as determinações e vontade das empresas. Portanto, este(a) trabalhador(a) *just-in-time* se caracteriza como empreendedor(a) de si próprio(a), definindo seu tempo, local,

instrumentos e estratégias para a realização do trabalho, mascarando o seu autogerenciamento subordinado pelo mito do empreendedorismo (ABÍLIO, 2019).

Mediante o exposto, é possível dizer que a uberização se caracteriza por ser uma forma de organização do trabalho na sociedade contemporânea à qual necessita de uma nuvem de parceiros(as) ou trabalhadores(as) disponíveis e visa a eliminação do vínculo empregatício, objetivando, com isso, a eliminação de custos. É nesse sentido que essas empresas usam o discurso de “parceiros(as)”, empreendedores(as) e tantos outros disfarces do neoliberalismo, promovendo a autogestão do trabalho e sua precarização (ABILIO, 2017).

As plataformas digitais, bem como os aplicativos, colocam sobre seus(as) trabalhadores(as) as vestes dos(as) autônomos(as), feita a sua remuneração por tarefas ou lapsos temporais mínimos (como horas), sem a mínima garantia de jornada e de remuneração salarial mínima, acarretando implicações importantes na dinâmica da gestão e controle da força de trabalho. Nesse sentido, as justificativas para esse intenso modelo de exploração são as mais diversas, das quais podemos destacar: 1) são empresas de tecnologias digitais; 2) fazem a intermediação de atividades nas quais trabalhadores(as) oferecem serviços de forma autônoma; 3) convertem a força de trabalho em clientes; 4) eliminam a subordinação, alegando liberdade para trabalhar quando, onde e como quiserem (FILGUEIRAS; ANTUNES, 2020). Ademais, para esses autores,

Em nosso entendimento, entretanto, a chamada uberização do trabalho somente pode ser compreendida e utilizada como uma expressão dos modos de ser do trabalho que se expandem nas plataformas digitais, em que as relações de trabalho são cada vez mais individualizadas (sempre que possível) e invisibilizadas, de modo a assumir a aparência de prestação de serviços. Porém, os traços constitutivos de sua concretude, [...], são expressão de formas diferenciadas de assalariamento, comportando obtenção de lucro, exploração do mais-valor e também espoliação do trabalho, ao transferir os custos para seus/suas trabalhadores/as, que passam a depender diretamente do financiamento de suas despesas imprescindíveis para a realização de seu labor (FILGUEIRA; ANTUNES, 2020, p. 64-65).

Portanto, percebeu-se que a partir do desenvolvimento das TICs, tornou-se fato a ocorrência de uma forma ainda mais acentuada da precarização do trabalho ao nível mundial. Isso, de certa forma, propiciou a universalização do termo “uberização do trabalho” que se expande nos mais diversos setores e sob diferentes formas e aplicativos, atingindo diretamente trabalhadores(as) de todas as funções e localidades.

Acerca da organização e remuneração da força de trabalho pela empresa Uber, vê-se um grande distanciamento das normas contidas na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e, conseqüentemente, da regularidade do assalariamento formal e dos direitos sociais. Essa empresa evidenciou tendências contemporâneas mundiais referentes ao mercado de trabalho, a exemplo da “tentativa” de transformar o(a) trabalhador(a) em microempreendedor(a).

No Brasil a partir da Lei N.º 13.467/17, referente a reforma trabalhista, promulgada no governo de Michel Temer, em que as alterações na legislação trabalhista são voltadas para garantir segurança jurídica ao empresariado. Além de não gerar mais empregos, aumentou a informalidade, introduziu, entre tantos outros, o contrato intermitente e o autônomo. No governo de Jair Bolsonaro a destruição do trabalho protegido avançou, com destaque para a Lei n.º 13.874/19 (originária da MP 881/2019) que instituiu a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica, estabeleceu garantias de “livre mercado”, ou seja, maior desregulamentação social na relação entre capital e trabalho.

Logo, esse(a) motorista foi incentivado e conseguiu o direito de se registrar como Microempreendedor(a) Individual (MEI)<sup>56</sup>. Ademais, trata-se de uma de suas ações mais nefastas, pois o mito do empreendedorismo, permeado pelo regime da acumulação flexível, representa uma ideologia a contribuir para o fortalecimento/aprofundamento dos valores baseados no mérito e no ganho individual.

É possível observar que na contramão das conquistas e direitos alcançados no decorrer dos anos por meio de lutas e reivindicações, a reforma trabalhista ao mesmo tempo que suspende o processo evolutivo de proteção ao trabalhador, expõem esses sujeitos a diversos retrocessos, negando seus direitos mínimos e passando a incentivar as modalidades de trabalhos informais, sem proteção alguma. Tavares (2021, p. 86), corrobora com esta discussão ao inferir que,

Ora, o que se conhece como Justiça do Trabalho deveria se chamar Justiça do Trabalho Abstrato. Se a prioridade da Justiça do Trabalho fosse o trabalhador, mesmo nos marcos do capitalismo, o mínimo a ser garantido seria a manutenção do contrato de trabalho com a respectiva proteção social. Entretanto, por mais que se ressaltem as relações horizontais fomentadas pelo cooperativismo, na prática, o que vemos são organizações fraudulentas cujo propósito é tão somente explorar trabalho, sem custos sociais, e amparadas por uma legislação que cria essa possibilidade para o capital, num momento em que prevalece o caráter defensivo da classe trabalhadora e dos organismos que a representam [...] Donos de empresa e seus prepostos convencem trabalhadores desempregados a se organizarem para uma forma de exploração que desrespeita até a conservadora noção burguesa de trabalho livre.

Essa relação Estado-capitalismo é de fundamental importância para este modo de produção, afinal, é notório o quanto os governos se mobilizam para dar continuidade a essa realidade uberizada através de ações, decretos e legislações, as quais são alteradas constantemente a favor desse jeito de organizar o trabalho.

---

56 A Lei Complementar N.º 128 de 2008 cria o MEI, estimulando a pessoa que trabalha por conta própria a se legalizar como pequeno empresário. Aos motoristas da Uber, foi concedida recentemente a possibilidade de se registrar como MEI (Microempreendedor individual). O Comitê Gestor do Simples Nacional publicou no dia 08 de agosto de 2019 uma resolução no Diário Oficial da União, a qual cria uma nova categoria, o “motorista de aplicativo independente”.

Esse contexto no cenário brasileiro não surpreende, pois o mercado de trabalho foi historicamente permeado pelo trabalho informal, flexível e precarizado. O Brasil acaba sendo um laboratório para a (re)produção das típicas e pretéritas formas de exploração/dominação dos trabalhadores. As particularidades do país, expressas nas persistentes taxas de informalidade e desemprego que dinamizam/aprofundam tais características, apontam para a possibilidade de evidenciá-lo como um exemplo de onde se pode observar o resgate de formas capitalistas de produção. Esses aspectos são atualizados em uma variedade de estratégias/mecanismos de supervisão do trabalho baseados em tecnologias microeletrônicas e informacionais (ABÍLIO; AMORIM; GROHMANN, 2021).

A uberização do trabalho intensifica essas características estruturais do nosso mercado. O trabalho uberizado significa mais informalidade, mais flexibilidade e mais precarização. A realidade do mercado trabalhista faz a venda da força laboral para aplicativos se tornar uma opção, do mesmo modo como o resultado do cenário socioeconômico condiciona essas opções, principalmente quando esta é vendida por meio da fantasia neoliberal que disfarça e aliena a cada ser humano.

Como o capitalismo não pode se valorizar no sentido de gerar mais valor sozinho sem ter alguma forma de interação entre trabalho vivo e trabalho morto, este sistema busca constantemente aumentar sua produtividade expandindo os mecanismos de extração do sobretrabalho em tempo cada vez menor por meio da ampliação do trabalho morto corporificado no maquinário técnico-científico-informacional. Esse é o caso do tema em questão, o qual necessita do(a) trabalhador(a) uberizado(as) na valorização do capital, utilizando-se de novos e velhos mecanismos de intensificação da exploração do trabalho (ANTUNES, 2018).

Vivenciamos, desse modo, a erosão do trabalho contratado e formal, evidenciando o quanto esta modalidade/organização de trabalho acentua o esvaziamento da vida humana, rebaixando-a a um mero objeto mediante seu modo de trabalho baseado em longas e intensas jornadas, em que trabalhadores(as) são excluídos(as) de grande parte dos direitos trabalhistas, sociais e fundamentais.

A subordinação desse(a) trabalhador(a) acaba ocorrendo por meio da implementação do gerenciamento algorítmico. É este algoritmo que o(a) controla em todas as suas dimensões e de forma fetichizada. É por ele que entregadores(as), motoristas e tantos(as) outros(as) trabalhadores(as) desse segmento são instruídos(as) às tarefas que deverão realizar. Por ele são informados locais, ruas, tempo de distância e entrega, bem como realiza um acompanhamento em tempo real do(a) trabalhador(a) e de suas atividades.

Levando em conta essa análise ao observarmos um dos elementos centrais para o surgimento e desenvolvimento da sociedade capitalista, descrito por Marx, os “[...] proletários livres como pássaros [...]” (Marx, 1983, p. 264), ressurgem, agora, não mais visando afincar o capitalismo, mas

sim, como uma forma de exploração do trabalho, contínua, onde trabalhadores “livres” estão mais do que nunca amarrados às entranhas do capital e acabam livres para serem submetidos a degradantes/precarizantes formas de trabalho (AMORIM; MODA, 2021).

Dessa forma, Antunes (2019), atenta para a falsa ideologia desse “novo trabalho”, enfatiza que hoje estamos vivenciando uma “era de precarização estrutural do trabalho”. É partindo deste cenário que a Uber se populariza, sob a máscara da liberdade, de não pertencer ou dar satisfações a um determinado patrão, vendendo a ideia de complementar a renda, fetichizando suas relações com seus(as) “parceiros(as)”, com a legislação e a sociedade como um todo. Segundo Oliveira (2013), parece coisa de feitiçaria, mas é o fetiche em sua máxima expressão.

A realidade e as condições nas quais esse trabalho é realizado, contribuem para a distorção e percepção que a sociedade tem desses(as) trabalhadores(as). Isso também vale para aqueles que, geralmente, não se enxergam dentro desse processo. Esta invisibilidade contribui para a sua desumanização despercebida, de suas atividades, para a descartabilidade do(a) trabalhador(a) e, principalmente, dificulta para se enxergarem enquanto classe. Essas atividades não são reconhecidas como trabalho e, conforme foi apresentado, são frequentemente taxados como “caronas”, “tarefas”, “serviços”, além de outras denominações que desclassificam o seu teor laboral.

Dessa forma, é necessário mencionar que a uberização ou a uberização do trabalho foi, desde o seu início, permeada por questionamentos e indagações apoiadas por algumas correntes, sob o discurso de que seriam um meio alternativo/barato de transporte e com o qual quebraria o monopólio dos proprietários das frotas de táxis. Por outro lado, existem os que são contrários ao sistema Uber e o colocam como a expressão máxima da expropriação dos direitos trabalhistas, ocasionando na absoluta ausência dos direitos e garantias legalmente conquistadas. Logo, esta discussão se pauta na última afirmação à qual compreende este processo sob a ótica do capital explorador e fetichizante das suas relações. Isso reverbera diretamente na sociedade, aguçando a questão social e, conseqüentemente, suas expressões.

Essa questão social pode ser entendida como o conjunto das desigualdades sociais e da pobreza historicamente construída. Iamamoto (2007) enfatiza que, na atualidade, a questão social e suas expressões aumentam as contradições sociais. Dessa forma, a partir dessas contradições geradas no bojo do capital, algumas estratégias são criadas na busca de amenizá-las. Esse é o caso das políticas sociais, que acabam ocorrendo de forma compensatória, focalizadas e minimalistas, que não alteram a raiz do problema (o capital), porém amenizam e garantem à população alguns direitos elementares.

Behring e Boschetti (2011) destacam que as políticas sociais seriam concessões ou conquistas mais ou menos elásticas, ou seja, é por meio da luta e das reivindicações que elas

surtem, caracterizando-se de fato como conquistas. Afinal, a sociedade do capital não concede a plena universalização dos direitos sociais. Dessa maneira, os programas e políticas sociais podem amenizar as desigualdades, contudo, não alteram a estrutura capitalista, cerne do problema.

Portanto, circunscrita nesta realidade (inclusive pandêmica), segundo a rede de estudos e Monitoramento Interdisciplinar da Reforma Trabalhista (REMIR), ocorreu um aumento da exploração e a intensificação ainda mais exacerbada deste trabalho/trabalhador(a). Hoje, este(a) trabalhador(a) uberizado(a) acaba sendo visto como um(a) dos(as) mais degradados(as) e precarizados(as) do Brasil.

Neste contexto se caracteriza o(a) “parceiro(a)” da Uber, bem como o(a) trabalhador(a) uberizado(a) de modo geral, haja vista que esta categoria se expande para todos os setores e serviços econômicos, desenvolvendo-se em um contexto neoliberal marcado cada vez mais pelas expressões da questão social, pela negação de direitos, sucateamento da justiça do trabalho, da corrosão/devastação dos direitos trabalhistas e sociais, do eufemismo, da flexibilização das leis, do incentivo e apoio do Estado ao empreendedorismo individual.

Como reflete Tavares (2021), esse trabalho e trabalhador(a) precários(as), estão agravados pela completa ausência de emprego. Esses sujeitos, submetidos a essa relação posta pela acumulação flexível, acabam não tendo mais vidas e passam a existir apenas para o trabalho. Suas histórias, saúde, família, relações e sociabilidade em geral são ferozmente atingidos, seja pela diminuição da renda, seja pelos desencontros e afastamentos que esse trabalho provoca, afinal, nessa relação, o trabalho se transforma e passa a ter domínio em toda a vida do trabalhador.

Por intermédio desse cenário de precarização e intensa exploração, trabalhadores(as) começam a lutar contra esse modo de trabalho. Alguns exemplos dessa organização aconteceram no ano de 2016, quando esses(as) trabalhadores(as) se organizaram ao redor do mundo, ocasionando ganhos e a criação de sindicatos, bem como o conhecido “breque dos apps” em 2020, denominado por muitos como as duas primeiras greves dos(as) trabalhadores(as) de aplicativo no Brasil.

Esses fatos são exemplos de mobilizações e lutas a gerar efeitos significativos ao redor do mundo, porém, também é um fato que movimentos e sindicatos encontram nesse panorama um dos seus maiores desafios que é a compreensão dessa nova morfologia do trabalho, nos termos de Antunes (2018), em que a classe trabalhadora a compõe, dando-se como aquela que mantém o modo de produção capitalista, mas que também pode superá-lo.

## 2.4 Organização e lutas dos(as) trabalhadores(as) uberizados(as)

A começar da compreensão de Marx, a pobreza sempre estará ligada ao capital, ou seja, quanto maior a capacidade de produção e reprodução do capital, maior será a pobreza. Em busca de se reproduzir, o capital necessita aumentar sua capacidade de produção e, para isso, precisa conquistar novos mercados e intensificar a exploração por meio do rebaixamento do trabalho vivo ou da sua intensificação. Logo, nota-se um processo de precarização contínua, em que a tecnologia age de forma contraditória. Ela tanto contribui para desestabilizar como também abre caminhos de desenvolvimento para a absorção do excedente do capital. Nesse sentido, os grandes capitalistas fazem uso dessa tecnologia para inovar e buscar cada vez mais a extração do mais-valor, fomentando um processo ainda mais destrutivo (GONSALES, 2020, p.128-129).

Sendo assim, o movimento de desregulamentação, bem como a precarização do trabalho não são exclusivos da contemporaneidade. São anteriores a chamada Revolução/Indústria 4.0, as plataformas e aos aplicativos, porém não podemos deixar de considerar que essas novas formas de organização e exploração do trabalho reforçam/intensificam ainda mais tais processos. Essas características, afinal, são marcadas por especificidades muito particulares de um modelo permeado pela financeirização do capital, pela dependência de infraestruturas digitais, grandes oligopólios, bem como a enorme massa de trabalhadores(as), consumidores(as) e de empresas parceiras que alimentam, cada vez mais, a intensificação dos processos de trabalho de forma ainda mais precária.

Como mencionado, características de subordinação e controle permeiam o trabalho uberizado, porém as formas desse controle que acontecem, sob a vigilância e o gerenciamento, acabam sendo disfarçadas e pouco tangíveis. Nessa relação, o(a) trabalhador(a) não é considerado trabalhador(a). Ele(a) se torna parceiro(a), autônomo(a), microempreendedor(a) e colaborador(a). Não é um(a) empregado(a), mas sim um(a) cadastrado(a), gerido(a) por um software instalado em seu aparelho celular. Entretanto, essa falaciosa relação, pautada sobre o discurso da “parceria” entre empresas-aplicativos e trabalhadores(as), acaba se esgotando quando esses(as) uberizados(as) tomam conhecimento e se apropriam de seu poder enquanto multidão, estabelecendo, dessa maneira, uma coletividade com forma de resistência e negociação, as quais acabam explicitando as veladas formas de controle, subordinação e opressão (ABÍLIO, 2020, p. 121).

Na realidade brasileira, esta forma de trabalho acaba se dando como um caminho a ser percorrido por milhões de pessoas contra o desemprego, fazendo com que estas se lancem ao mercado sem nem um tipo de segurança. Acerca desse desemprego, podemos verificar a Tabela 3 a seguir:

Tabela 3: Taxa Média Anual de Desocupação no Brasil (2017-2022)

<b>Ano</b>	<b>Desocupação (%)</b>
2017	11,8
2018	13,1
2019	11,9
2020	13,8
2021	13,2
2022	11,9

Fonte: Instituto de Geografia e Estatística (IBGE). Elaboração própria.

Com esses dados, observam-se oscilações constantes no decorrer dos seis anos expostos na Tabela 3, onde se destacam os anos de 2017, 2019 e 2022, em um movimento descendente expressivo. No entanto, esses números estão longe de serem considerados favoráveis aos(as) trabalhadores(as) do país. Isso porque a reforma trabalhista, ao ser colocada em vigor no ano de 2017, cumpriu seus verdadeiros objetivos, favorecendo a ampliação da informalidade, em parte relacionada ao crescimento do trabalho por conta própria, sem a necessidade do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ).

Por conseguinte, a taxa média de informalidade em 2019 foi de 41.19%, a maior desde 2016, quando ficou em 39%. No ano de 2020 atingiu 40%, com aproximadamente 40 milhões de trabalhadores(as) fora da proteção trabalhista. Quando analisadas as taxas dos diferentes estados brasileiros, também em comparação a 2016, verifica-se o crescimento da informalidade em dezoito estados. Desse total, em onze deles, todos nas regiões Norte e Nordeste, a informalidade ultrapassou a barreira dos 50%, atingindo, no Pará, o índice de 62.49% (PRAUN; ANTUNES, 2020, p.189).

Além disso, segundo estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), a partir de dados do final de 2021, ao menos 1,5 milhão de pessoas trabalharam como entregadores e motoristas sem vínculo empregatício: 61,2% desses são motoristas de aplicativo ou taxistas; 20,9% entregam mercadorias em motocicletas; 14,4% são mototaxistas; e os restantes entregam mercadorias por outro meio de transporte, como bicicletas ou a pé.

Assim, de acordo com esses dados, é possível perceber um cenário propício para esse trabalho uberizado. O crescimento dessas empresas-aplicativo, e a modalidade de trabalho posta por elas, ocorrem em meio a conjuntura de crise econômica e com elevados índices de desemprego, fazendo com que os poderes públicos efetuem ações a favor das mesmas. Um exemplo disso é a já citada Lei nº 13.467/2017, na qual, supostamente, as modificações na legislação trabalhista, a chamada reforma do trabalho, seriam necessárias no sentido de aumentar os postos de trabalho e formalização dos vínculos (FILGUEIRAS, 2019). De acordo com a CUT (2021, p. 25-26), desatacam-se algumas das alterações feitas pela reforma trabalhista:

- Permite o rebaixamento do piso de proteção da legislação trabalhista através da negociação coletiva. Assim, a negociação passa a ter potencial de redução e eliminação de direitos.
- A possibilidade de reduzir o intervalo para alimentação e descanso, somada à de estender a jornada e à flexibilização do banco de horas, abre espaço para a ampliação da jornada, com agravamento dos impactos na saúde do trabalhador.
- A criação da figura de representante no local de trabalho, com direito de estabelecer negociações com independência em relação ao sindicato.
- As permissões para rescindir o contrato por comum acordo com redução de verbas rescisórias, Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) e seguro-desemprego. O fim da homologação no sindicato com assistência jurídica expõe o trabalhador a maior pressão patronal e ao calote na rescisão, um importante motivo dos processos trabalhistas.
- O fim da contribuição sindical obrigatória, sem um mecanismo alternativo ou período de transição, desmontou a estrutura de sustentação financeira existente dos sindicatos. Este foi um dos pilares da reforma, para enfraquecer a capacidade sindical.
- A diminuição dos poderes da justiça do trabalho no ajuizamento dos direitos e a possibilidade de transferir os custos advocatícios para o trabalhador, aumentando a exposição a fraudes e reduzindo os seus recursos de proteção contra os abusos do empregador.

Dentre essas diversas mudanças na legislação, é percebido alterações em 54 artigos, a revogação de 9 e a criação de outros 43, permitindo que essa reforma modificasse cerca de 10% da legislação trabalhista. Importante salientar que tais reformas, assim como as anteriores, caracterizam-se sempre em questões de disputa entre capitalistas e classe trabalhadora.

Destaca-se que, a contar da reforma trabalhista, ocorreu a regulamentação de novos tipos de contrato de trabalho, assim como o rebaixamento dos direitos trabalhistas. A exemplo disso podemos destacar o trabalho intermitente, a flexibilização e ampliação do teletrabalho, o contrato em tempo parcial, o regime de autônomo exclusivo e a autorização para terceirizar a atividade-fim. Todas essas novas e atualizadas formas de contratos objetivam diminuir custos e despesas patronais, bem como reduzir direitos à classe trabalhadora.

Essas modificações fracassaram no cumprimento de suas promessas e o que é visto de fato é que esta reforma trabalhista apenas contribuiu para uma maior degradação do mercado de trabalho, proliferando diferentes tipos de contratos precários e acentuando uma maior fragilização por parte das instituições públicas, em especial a justiça do trabalho e os aparatos sindicais (GALVÃO, 2019).

Neste sentido, a intenção proposta para essa discussão não seria fazer um detalhamento da reforma trabalhista, mas sim, entender que esta segue em consonância com a realidade social, permeada pela crise econômica, pelos elevados índices de desemprego e pelas novas formas de controlar/organizar o trabalho, intensificando ainda mais a exploração, a precarização do trabalho e fazendo com que os(as) trabalhadores(as) sucumbam aos ditames do capital.

Diante dessa realidade de intensa precarização do trabalho e desmonte de direitos, a classe trabalhadora se sente cada vez mais insatisfeita, gerando revoltas, mobilizações e greves, nas quais,

mesmo diante das dificuldades, procuram contestar o violento processo de degradação dos direitos do trabalho que os afetam. Desse modo, compreendendo que essa precarização não é estática, mas um processo que, a depender da conjuntura, amplia ou reduz as formas e capacidades de “resistência, revolta e organização desse novo proletariado digital, isso será um elemento decisivo para a conquista de formas protetivas de trabalho, capazes de obstar a escravidão digital” (FILGUEIRAS; ANTUNES, 2020, p.77).

É possível observar mundialmente a intensificação de diversas manifestações, greves, organizações, bem como as primeiras associações e sindicatos desses(as) trabalhadores(as) plataformizados, destacando-se os(as) motoristas de aplicativos. Isso deixa evidente que esse modelo de controle e organização encontrará limites. Essas ações, por parte desses(as) trabalhadores(as), desmistificam os discursos de empreendedorismo e a parceria propagados por essas empresas (GONSALES, 2020). Gonsales (2020, p. 133) ainda enfatiza que,

Entre aqueles e aquelas que têm seu trabalho organizado e controlado por intermédio de plataformas digitais, motoristas de empresas de Transporte Particular por Aplicativo (TPA) são pioneiros e pioneiras na organização da classe na luta por melhores condições de trabalho. Mesmo se posicionando como empresas de tecnologia que utilizam plataformas para conectar usuários a motoristas parceiros, inúmeras manifestações, greves e protestos de trabalhadores e trabalhadoras, além das associações e sindicatos que se organizam em todo o mundo, evidenciam que não existem relações de parceria, mas trabalhadores e trabalhadoras alienados, em uma relação que lhes é desvantajosa.

Mesmo diante das pressões por parte do empresariado, que aprofundam e afetam o mundo do trabalho, existem movimentos de oposição e vitórias ao redor do globo, como podemos destacar o exemplo ocorrido no Reino Unido, durante o ano de 2018, quando o tribunal *Court of Appeal* considerou e reconheceu, aos(as) motoristas da Uber, vínculo empregatício. Na Argentina, a empresa Rappi foi sentenciada pelo bloqueio de três entregadores que estavam na construção de um sindicato a fim de serem representados. Diversos outros países, como Holanda, Espanha e França, também conseguiram conquistar direitos importantes para essa classe trabalhadora, no entanto, é imprescindível destacar que tais direitos não se dão de forma natural, pois foram e continuam sendo conquistados por meio das lutas de classe (FILGUEIRAS; ANTUNES, 2020). Ao se tratar da luta por parte desses(as) trabalhadores(as), registrou-se que,

No dia 8 de maio de 2019, motoristas "parceiros" que trabalham nas principais empresas de transporte de passageiros por aplicativo, como Uber, Cabify, 99 (DiDi) e Lyft, realizaram uma grande manifestação global por melhores condições de trabalho. A data escolhida pela legião de motoristas para a realização dos protestos foi a véspera da estreia da maior dentre as empresas do setor de transporte particular por aplicativo, a Uber, na bolsa estadunidense. As manifestações aconteceram em cidades de países como Estados Unidos, Reino Unido, França, Austrália, Nigéria, Quênia, Chile, Brasil, Panamá, Costa Rica e Uruguai, entre outros (GONSALES, 2020, p. 134).

Essa tentativa de paralisação mundial representou elementos da organização desses(as) trabalhadores(as), as quais podem ocorrer em diferentes espaços físicos e virtuais. Mesmo sendo apontada como uma ação limitada e parcial, não se pode deixar de considerar a sua demonstração de insatisfações das mais diversas ordens por parte desses(as) trabalhadores(as) em relação às empresas-aplicativos e suas formas de trabalho.

O Brasil não está avesso a essa realidade. Notamos que trabalhadores(as) uberizados(as) se movimentam ao redor do país, lutando e reivindicando direitos e melhores condições de trabalho. Destacamos a primeira greve nacional dos(as) trabalhadores(as) uberizados, intitulada “Breque dos Apps”, ocorrida nos dias 1.º e 25 de julho de 2020, em pleno cenário pandêmico<sup>57</sup>. Protestos de rua por parte dos entregadores de aplicativos eclodiram em pelo menos 18 estados, em oposição aos baixos valores pagos por quilômetros rodados, os bloqueios feitos pelas empresas, busca por seguros para roubos, acidentes e riscos de vida. Esse movimento acabou revelando novas formas de organização e resistência no espaço urbano, além disso, desnudaram realidades sobre as péssimas condições de trabalho desse segmento que, geralmente, são difíceis de serem categorizadas ou investigadas por conta da dinâmica e da forma de controle exercidas pelas empresas sobre esses(as) trabalhadores(as) (ABÍLIO, 2020, p. 122).

Diversas são as insatisfações desses sujeitos, das quais podemos ver em diversos veículos de comunicação nacional e internacional, sejam motoristas, entregadores(as), independentemente da plataforma-empresa que esses(as) façam parte, os lamentos, indignação, insatisfação e frustrações são inegáveis. Sobre isso, foram divulgadas notícias pelos meios de comunicação das principais cidades do país, os quais demonstram tais insatisfações:

**Portal G1:** “No Ceará motoristas de transporte de passageiros por aplicativos e entregadores de alimentos e produtos realizaram, nesta terça-feira (29/03/2022), um protesto por reajuste do percentual de remuneração para as categorias e contra o alto preço dos combustíveis”<sup>58</sup>.

**Em Brasília:** “Motoristas de aplicativo fizeram um protesto na manhã desta segunda-feira (10/02/2020) para reivindicar mais segurança no transporte. Em carreata, eles saíram do Palácio do Buriti, por volta das 10h, com destino à Esplanada dos Ministérios”<sup>59</sup>.

**Em Recife:** “Motoristas de transporte de passageiros por aplicativos e entregadores de alimentos e produtos realizam, nesta terça (29/03/2022), um protesto por reajuste do percentual de remuneração para as categorias”<sup>60</sup>.

---

57 Cenário que se instalou de forma global, causado pelo vírus SARS-CoV-2, resultando em uma pandemia jamais vista na história, afetando as relações sociais como um todo.

58 Disponível em: <<https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2022/03/29/motoristas-e-entregadores-de-app-protestam-contr-aumento-de-combustivel-e-cobram-reajuste-de-remuneracao.ghtml>> Acesso em: 23 abr. 2022.

59 Disponível em: <<https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2020/02/10/motoristas-de-aplicativo-protestam-em-brasilia-por-mais-seguranca-apos-mortes-de-colegas.ghtml>> Acesso em: 23 abr. 2022.

60 Disponível em: <<https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2022/03/29/motoristas-de-aplicativos-e-entregadores-fazem-protesto-e-cobram-reajuste-de-remuneracao-no-grande-recife.ghtml>> Acesso em: 15 abr. 2022.

**Em São Paulo:** “Motoristas que prestam serviço para a Uber protestaram na tarde desta segunda-feira (18/04/2022) em frente à sede administrativa da empresa na Barra Funda”<sup>61</sup>.

**Em Belém:** “Motoristas de aplicativos paralisaram as atividades e fizeram um protesto na manhã desta segunda-feira (09/11/2020). Segundo os manifestantes, o ato reivindica um maior repasse dos lucros obtidos pela plataforma de viagens”<sup>62</sup>.

Seria possível apresentar dezenas ou até centenas de páginas sobre as notícias divulgando constantemente as insatisfações desses(as) trabalhadores(as), as quais abordam desde reajustes da remuneração paga pelos aplicativos, segurança, assistência por parte das empresas-aplicativos, até a melhoria de condições de trabalho.

Seria inviável negar a existência de uma organização por parte desses(as) trabalhadores(as), mesmo com a tecnologia utilizada por essas empresas, para ampliar a sua capacidade de vigilância, controle e organização do trabalho, ao isolar os(as) trabalhadores(as) e fazer com que fiquem única e exclusivamente restritos(as) aos seus carros, motos e celulares. Por outro lado, ela também proporciona, de certa forma e involuntariamente, novos mecanismos para pôr fim ao isolamento que este setor causa e acaba auxiliando na organização desses(as) trabalhadores(as) ao redor do globo<sup>63</sup>. Diferente daquelas organizações e resistências ocorridas no chão de fábrica, a classe trabalhadora utiliza as novas tecnologias a seu favor, comunicando-se e se organizando por diversas plataformas *on-line*, criando associações, coletivos e sindicatos em busca de melhores condições de trabalho (GONSALES, 2020).

Essa organização por parte da classe trabalhadora uberizada resulta na constituição de setores formais de representação, dando destaque para as associações e sindicatos de motoristas. Dessa forma, De Stefano (2016) infere que as organizações coletivas dos(as) trabalhadores(as) são algo de extrema relevância, sendo essencial, no sentido de que o trabalho mediado por plataformas digitais não aconteça de forma precária, bem como de fundamental importância para a ampliação da conscientização da classe trabalhadora acerca de seus direitos. A seguir, destaca-se, a partir de uma busca em plataformas eletrônicas de pesquisa, aplicativos de comunicação e redes sociais, algumas dessas organizações sindicais pelo Brasil.

No Estado de São Paulo, o Sindicato dos Trabalhadores com Aplicativos de Transporte Terrestres (STATTESP), criado em 05/01/2018, com o apoio da força sindical que, segundo informações de seu site eletrônico<sup>64</sup>, “nasceu da necessidade de proporcionar melhores condições de

61 Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2022/04/18/motoristas-da-uber-protestam-em-frente-a-sede-da-empresa-na-zona-oeste-de-sp.ghtml>> Acesso em: 15 abr. 2022.

62 Disponível em: <<https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2020/11/09/motoristas-de-aplicativo-protestam-contras-altas-taxas-no-servico-em-belem.ghtml>> Acesso em: 29 abr. 2022.

63 Segundo Graham e Anwar (2020, p. 55): “[...] os trabalhadores podem estar geograficamente isolados, mas utilizam ferramentas digitais para se convocar mutuamente e se reunir. Qualquer resistência efetiva futura por parte dos trabalhadores provavelmente terá como base essa capacidade”.

64 Disponível em: <<http://stattes.com.br/sindicato.html>> Acesso em: 10 mar. 2022.

trabalho para os motoristas que trabalham com aplicativos [...] visando isso, fomos em frente com uma árdua luta para conseguirmos fundar nosso sindicato e lutar pelos direitos dos motoristas”.

No Rio de Janeiro, o Sindicato dos Prestadores de Serviços Por Meio de Apps e Softwares para Dispositivos Eletrônicos do Rio de Janeiro e Região Metropolitana (SINDMOBI), criado em 28/06/2021, o qual segundo seu site<sup>65</sup>, “nasceu da necessidade de estabelecer uma representatividade junto as empresas de prestação de serviços de transporte e entregas através de aplicativos moveis e Governo, buscando melhores condições de trabalho para a categoria, remuneração justa, apoio administrativo e Jurídico”.

No Distrito Federal, o Sindicato dos Motoristas Autônomos de Transporte Individual por Aplicativo do Distrito Federal (SINDMAAP), criado em 14/12/2017, que de acordo com sua página eletrônica<sup>66</sup>, “surgiu da necessidade de união dos motoristas privados por aplicativos para conquistar e garantir seus direitos além de se defenderem das ameaças e violências causadas pelo retrocesso e pensamento conservador”.

Em Belém do Pará, o Sindicato dos Motoristas de Transporte por Aplicativo do Pará (SINDTAPP), foi inscrito no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ), em 10 de agosto de 2018. Segundo informações colhidas nas suas redes sociais<sup>67</sup>, “O SINDTAPP nasce com a força e garra do motorista, que depende hoje dos aplicativos para fazerem corridas. É uma nova modalidade de que ainda deixa muitas dúvidas e questionamentos sobre direitos e vínculo entre empresa e motorista, mas o sindicato vem justamente para esclarecer esses pontos”.

Não se pretende aqui esgotar a discussão, muito menos os exemplos dessas entidades sindicais no país, afinal, elas vêm ganhando força e amplitude, buscando garantir diversos benefícios aos seus filiados, além de se organizarem e apresentarem reivindicações claras/urgentes a essa categoria, as quais vão desde o planejamento de greves, protestos por melhores condições de trabalho e remuneração, até ações diretas ao poder público. No entanto, tais entidades sindicais encontram cada vez mais dificuldades para sua atuação e desenvolvimento no que diz respeito às formas de trabalho uberizado. Elas se deparam com o monitoramento incessante e o desencorajamento por parte das TICs sobre os(as) trabalhadores(as) e seu ativismo. O medo de retaliações a esses(as) trabalhadores(as) pelas empresas é uma constante na qual podem ocorrer mediante a desativação ou exclusão destes(as) em suas plataformas de trabalho (DE STEFANO, 2016, p. 9-10).

---

65 Disponível em: <<https://sindmobi.org.br/>> Acesso em: 10 mar. 2022.

66 Disponível em: <<https://sindmaap.org.br/>> Acesso em: 06 abr. 2022.

67 Disponível em: <<https://www.instagram.com/sindtapp/>> Acesso em: 15 set. 2021.

Nesse sentido, constata-se que as organizações sindicais dos(as) trabalhadores(as) uberizados(as) se caracterizam como urgentes e de fundamental importância não apenas no Brasil, mas mundialmente. É possível observar que principalmente após a reforma trabalhista no país, que essas entidades vêm perdendo cada vez mais força, afinal, a lógica neoliberal as consome, acentuado ainda mais na contemporaneidade com as alterações nas legislações trabalhistas e previdenciárias, postas para evidenciar a distância entre as estratégias, as formas da representação sindical e as necessidades de uma classe trabalhadora, marcada pela heterogeneidade, precariedade e fragmentação. Assim, apontar-se que,

Os sindicatos, ferramentas fundamentais na resistência aos ataques do capital, precisam romper os muros das categorias formalmente estabelecidas e buscar uma efetiva aproximação das entidades às condições de existência de um grande contingente de trabalhadores e trabalhadoras que vivem à margem da formalidade/informalidade, submetidos a vínculos temporários ou intermitentes, consumidos pela luta cotidiana pela sobrevivência. A articulação entre velhas e novas estratégias de luta, de forma a fazer frente aos desafios que temos adiante, é urgente (ANTUNES; PRAUN, 2020, p. 192).

São diversos os desafios encontrados pelos sindicatos que hoje se deparam com uma das fases de maior desmonte de direitos sociais, fazendo-se necessário que estes compreendam a nova morfologia da classe trabalhadora, posta como segmentada, complexa e heterogênea. Esse é o resultado de uma precarização do trabalho talvez nunca vista na história e ainda mais acentuada em tempos de Covid-19, ocasionado pelo cenário pandêmico desse vírus.

Vivemos uma das crises sanitárias mais profundas da história, propagada mundialmente no ano de 2020 que, segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS, 2022), no Brasil, de 3 de janeiro de 2020 até 3 de junho de 2022, houve 31.060.017 casos confirmados de Covid-19 com 666.801 óbitos relatados. Referente ao ano de 2023 a Organização Mundial de Saúde (OMS, 2023) ressalta que até 11 de maio de 2023 ocorreram 37.511.921 casos, 702.116 óbitos relatados. Logo, é visto que esta pandemia trouxe um cenário caótico e de extrema preocupação global. Além de todo esse panorama, ela ainda deixou uma profunda crise econômica à qual reflete de forma incontrolável em toda a sociedade, sendo os(as) trabalhadores(as) os mais atingidos. Acerca desse cenário pandêmico, percebemos que

O ano de 2020 é marcado pela maior crise sanitária vivenciada pelo mundo, no período de capitalismo maduro, pondo em xeque as políticas neoliberais que apregoam a necessidade de um estado mínimo, pelo menos para o social, na medida em que necessitam contar com o Estado para atender o exorbitante número de contaminados pela covid-19, através de sistemas públicos de saúde, no caso brasileiro, o Sistema Único de Saúde (SUS) [...] Exigiu, por outro lado, o investimento do estado em auxílios emergenciais para garantir o sustento de muitos trabalhadores desempregados em isolamento ou cujos pequenos negócios não suportariam o período de pandemia, medidas essas que contrariam o receituário neoliberal (PRATES, 2020, p. 03).

Esse cenário só agudizou a realidade econômica vivenciada ao longo das últimas décadas pelo Brasil, afetando a classe trabalhadora que se encontra mais ainda diante da informalidade, da precarização e da exploração. Percebe-se o quanto os(as) trabalhadores(as) enfrentaram riscos nessa realidade pandêmica, como é o caso de profissionais da saúde, servidores públicos, caixas e atendentes de supermercados e farmácias, entregadores(as) de aplicativos, dentre outros segmentos. Destacamos os(as) motoristas e entregadores(as) de aplicativos que viram seus trabalhos adquirirem grande importância, especialmente por conta das medidas de distanciamento social e isolamento, classificando este trabalho como atividade essencial, estabelecido pelo art. 3.º, XXII do Decreto N.º 10.282/20 (BRASIL. 2020).

Nesse sentido, o destaque e classificação supracitados, em nada melhorou a realidade desses(as) trabalhadores(as), os(as) quais continuaram como não empregados(as), mas sim, empreendedores(as) ou autônomos(as). Logo, encontraram-se distantes dos direitos garantidos através do vínculo empregatício, especialmente os que dizem respeito aos benefícios previdenciários como auxílio-doença. Dessa forma, são poucos os caminhos para esse sujeito, diante desse cenário, como ressalta Granemann (2021, p. 05), “Padecer de fome ou morrer pelo contágio, ao ter de trabalhar sem poder praticar o isolamento físico, não são escolhas e tampouco alternativas mutuamente excludentes no cotidiano da classe trabalhadora”.

Observa-se que o capital, assim como em qualquer outra situação, tirou proveito do cenário pandêmico e do isolamento social, fazendo se propagar o avanço do *homeoffice/teletrabalho*<sup>68</sup>, afinal, a intenção do capital é acumular ainda mais capital independentemente de suas práticas e formas – o lucro é o seu paraíso (TAVARES, 2021). Diante desse recorte, pode-se trazer a reflexão de uma obra clássica, *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*, de Friedrich Engels (2010, p. 135-136), que diz,

Quando a sociedade põe centenas de proletários numa situação tal que ficam obrigatoriamente expostos à morte prematura, antinatural, morte tão violenta quanto a provocada por uma espada ou um projétil; quando ela priva milhares de indivíduos do necessário à existência, pondo-os numa situação em que lhes é *impossível* subsistir; quando ela os constringe, pela força da lei, a permanecer nessa situação até que a morte (sua consequência inevitável) sobrevenha; quando ela sabe, e está farta de saber, que os indivíduos haverão de sucumbir nessa situação e, apesar disso, a mantêm, então o que ela comete é assassinato. Assassinato idêntico ao perpetrado por um indivíduo, apenas mais dissimulado e perverso, um assassinato contra o qual ninguém pode defender-se, porque não parece um assassinato: o assassino é todo mundo e ninguém, a morte da vítima parece natural, o crime não se processa por ação, mas por omissão – entretanto não deixa de ser um assassinato.

---

68 Teletrabalho entendido a partir da Lei 13.467 de 13 de julho de 2017 em seu Artigo 75-B: Considera-se teletrabalho a prestação de serviços preponderantemente fora das dependências do empregador, com a utilização de Tecnologias de Informação e de Comunicação (TICs) que, por sua natureza, não se constituam como trabalho externo. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2017/lei/113467.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/113467.htm)> Acesso em: 02 jun. 2022.

Por conseguinte, ao entender a sociedade como sujeita ao capitalismo e à classe burguesa, percebe-se o quanto esse trecho se faz presente, afinal, é o que vivenciamos. O capitalismo jogou trabalhadores(as) à sua própria sorte em meio ao cenário pandêmico. Os(as) trabalhadores(as) uberizados(as) foram colocados(as) entre a escolha do vírus e a fome. Assim, viu-se aprofundar e intensificar suas formas de exploração, em que a informalidade, os contratos precários, a ausência de amparo legal, as formas pretéritas de exploração e a destruição da vida social se tornaram algo comum, garantido por boa parte das ações dos governos.

Nesse sentido, o Estado, segundo Mandel (1982), assegura as relações de exploração, uma vez que não são novidades essas formas de exploração utilizadas pelo capitalismo. O que nos parece novidade são essas formas atuais não acontecerem de modo tão velada, assumindo novas nomenclaturas e amparo por parte do poder público.

As direções e formatos que o Estado, enquanto propulsor do capital tomará, conforme a conjuntura da luta de classes, influenciará nos direitos sociais e nas suas transformações. Por isso, é imprescindível notar o modo de organização e combate da classe trabalhadora. Esse coletivo, afinal, também acompanhará os ciclos do capital, possuindo importantes avanços nas lutas sociais, conquistando avanços e direitos. Assim como em outros momentos dessas lutas, o capital se expande de tal forma que os absorvem em todos os sentidos, atingindo-os diretamente, retrocedendo e retirando os direitos já conquistados da classe trabalhadora.

Portanto, é necessário destacar e discutir as ações de confronto e resistência dessa forma de trabalho contemporâneo, pois, são a partir delas que será possível enfrentar essa exacerbada precarização e exploração nos mais diversos setores econômicos e da vida social, seja os das plataformas digitais, comércio, educação, saúde, agricultura, indústria e nos mais diferentes locais ao redor do globo.

### **CAPÍTULO 3 – EXPRESSÕES E TENDÊNCIAS DO TRABALHO UBERIZADO NA REALIDADE DE BELÉM DO PARÁ**

Este capítulo busca apresentar os resultados da pesquisa realizada com motoristas do aplicativo da empresa Uber da cidade de Belém do Pará que, como já apresentada na introdução desta dissertação, compõe a Região Metropolitana de Belém (RMB), abrangendo os municípios de: Ananindeua, Belém, Benevides, Castanhal, Marituba, Santa Bárbara do Pará e Santa Isabel do Pará. A pesquisa se concentrou unicamente no município de Belém, buscando homens e mulheres com idade igual ou superior a 18 anos e com período mínimo de adesão à plataforma da empresa Uber de 6 meses.

Importante destacar que a apresentação dos sujeitos da pesquisa, preza pelo sigilo a identidade dos entrevistados. Desse modo, os mesmos serão apresentados utilizando o nome “entrevistado” seguido por uma numeração que está de acordo com a ordem de realização de cada entrevista.

Diante do perfil dos(as) entrevistados(as), apresentado no Quadro 1 na metodologia, destaca-se que a pesquisa se realizou com 8 entrevistados(as), sendo 6 do gênero masculino e 2 do gênero feminino, com idades que variam entre 23 a 56 anos. Logo é possível perceber que não existe uma padronização em relação a seus anos de vida, indo de uma idade considerada jovem, 23 e 27 anos, passando pela fase dos 30, 40 e até 56 anos. Vale considerar que a pesquisa abrange o que Bee (1997, p. 410) chamará de adulto jovem (de 20 a 40 anos), indo até o que Papalia, Olds e Feldman (2012) vão considerar como meia idade (de 40 a 60 anos).

Ademais, ao analisar o Quadro 1, é perceptível que existem informações pertinentes sobre os sujeitos da pesquisa, as quais foram buscadas na intenção de apresentar para a discussão um pouco da realidade de cada um dos(as) entrevistados(as). Informações como o grau de escolaridade que se diferencia entre o ensino médio incompleto indo até o superior completo, tendo 4 dos(as) entrevistados(as) o ensino médio completo, 1 o ensino médio incompleto, 2 o ensino superior incompleto, ambos (as) estão cursando pedagogia nas universidades Federal e Estadual do Pará e 1 o ensino superior completo, formado(a) em administração.

Logo, é notado que grau de escolaridade ou nível de instrução não é uma exigência para se tornar motorista do aplicativo da Uber, o qual, como já apresentado nessa discussão, em seu site oficial<sup>69</sup> destacam alguns dos requisitos para se tornar um(a) motorista e nem um deles se referem a

---

69 Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/requirements/>. Acesso em: 12 abril de 2023.

grau de escolaridade. Essas exigências são possuir um automóvel, CNH, entre outros requisitos que facilitam o acesso à plataforma por parte dos(as) motoristas de diferentes níveis de escolaridade.

Os(as) entrevistados(as), como ressaltado na metodologia, foram selecionados de forma variada por redes sociais e corridas avulsas. Assim eles estão localizados em diferentes bairros do município de Belém, não se concentrando em uma única região, sendo alguns de bairros próximos ao centro de Belém, como é caso do(a) entrevistado(a) 6 que reside no bairro do Reduto, considerado um local privilegiado e chamado como o centro de Belém. Outros(as) entrevistados(as) residem em locais mais distantes do “centro” de Belém, como é o caso dos(as) entrevistados (as) 2 e 7 que residem na Cabanagem. O(a) entrevistado(a) 1 que reside no bairro do Tenoné, o(a) entrevistado(a) 3 no bairro do Tapanã e o (a) 4 no bairro do Carmelândia, todos eles têm em comum morarem distante do considerado centro de Belém e nas proximidades da Rodovia Augusto Montenegro. Já os(as) entrevistados(as) 5 e 8 residem no bairro do Marco que fica próximo à Avenida Almirante Barroso<sup>70</sup>.

Sobre a situação familiar de cada um dos(as) entrevistados(as) é visto que 3 deles(as) são solteiros(as), 3 vivem uma união estável e 2 são casados(as), os(as) quais 6 desses entrevistados(as) possuem filhos, que variam desde a 1 filho até 4 filhos por família e os outros 2 entrevistados(as) não possuem filhos.

Sobre a situação econômica e profissões, quase todos(as) apontam, ao serem perguntados(as) sobre esse último, que são motoristas de aplicativo, fazendo referência a sua única atividade laboral que desenvolve no momento. Todos(as) os(as) entrevistado(as) responderam que são motoristas de aplicativo ou motorista da Uber, salvo os(as) entrevistados(as) 1, 6 e 8, que respectivamente responderam: estudante e motorista de aplicativo, motorista de aplicativo e antes empresário(a), dono(a) de restaurante e o(a) 8 que destacou ser motorista e trabalhar de carteira assinada como recepcionista em uma clínica. Além disso, 6 dos(as) entrevistados(as) se classificaram enquanto autônomos(as), 1 como pensionista e 1 como carteira assinada. Toda essa reflexão levou a produção de um roteiro de perguntas na busca de compreender suas experiências profissionais antes da adesão a plataforma Uber no Quadro 3 a saber:

---

70 Para melhor entendimento, visualizar a p.19 com o Mapa 1, sobre a disposição dos bairros do município de Belém.

Quadro 3: Experiências profissionais antes da empresa Uber

<b>Entrevistado 1</b>	Voluntário civil na polícia militar
<b>Entrevistado 2</b>	Vendedor, frentista, operário e auxiliar de limpeza geral
<b>Entrevistado 3</b>	Motorista durante 18 anos e mais 15 anos na área de contabilidade
<b>Entrevistado 4</b>	Pedreiro e auxiliar de produção em fábrica
<b>Entrevistado 5</b>	Sem experiências de carteira assinada
<b>Entrevistado 6</b>	Empresário, dono de restaurante e cozinheiro
<b>Entrevistado 7</b>	Taxista, garçom, ajudante de cozinha e mecânico industrial
<b>Entrevistado 8</b>	Apenas a Uber e o atual trabalho que é o meu primeiro emprego

Fonte: Elaboração própria, 2023.

Dessa maneira, destaca-se mais uma vez sobre as experiências profissionais dos(as) entrevistados(as), mesmo sendo apresentado no Quadro 1 (Referente ao perfil dos sujeitos da pesquisa), é necessário salientar essas informações a fim de mostrar que todos os sujeitos da pesquisa passaram por diversos ramos profissionais, sendo que alguns ainda nem tiveram a oportunidade de se inserirem no mercado formal de trabalho. O que é possível visualizar nessa primeira análise, e sobre qual a discussão se debruçará de uma forma um pouco mais aprofundada para frente, é que todos os(as) entrevistados(as) passaram ou passam por vínculos frágeis ou precários de trabalho.

A exploração, a degradação e o desemprego são suas realidades. Logo, a vulnerabilidade desse(a) trabalhador(a) o leva a aceitar, de forma quase desesperada, contratos de trabalho precários, que na maioria das vezes estão distantes dos direitos trabalhistas ou mínimos necessários para poderem realizar tal atividade. A sua situação de desemprego e vínculos frágeis, os empurram para os mais diversos tipos de exploração (SILVA, 2019).

Diante disso, é inferido que se utilizou cada uma das 8 entrevistas em sua totalidade, em que se buscou identificar o significado das frases, lapsos de linguagens, contradições, regionalismos, gírias e entre outros aspectos, que serão visualizados a seguir. Antes, porém, é importante destacar

que as falas foram utilizadas de acordo com a escolha do autor dessa dissertação, com o intuito de facilitar a compreensão e se chegar aos objetivos propostos.

Portanto, os resultados alcançados foram categorizados e organizados como meio para chegar aos objetivos dessa pesquisa, utilizando-se das seguintes categorias de análise: (a) causas e motivos, (b) jornada de trabalho, (c) desemprego, (d) custos da atividade (e) autonomia no trabalho, (f) riscos da atividade, (g) remuneração, (h) sindicalização e reivindicações, (i) período pandêmico e (j) futuro.

### 3.1 Causas e motivos

Esse item faz referência aos motivos para cada um(a) dos(as) entrevistados(as) terem se tornado motoristas do aplicativo da empresa Uber. O(a) leitor(a) pode estar se perguntando qual a importância ou relevância para tais informações, porém elas serão de suma notabilidade para se entender que a adesão a esse tipo de trabalho muitas vezes não acontece por vontade própria, mas sim por questões sociais e econômicas que atinge a população. Serão apresentados a seguir alguns dos relatos na íntegra dos (as) entrevistados(as) da pesquisa que, de certo modo, convergem entre si, em que há pontos e motivações que se articulam e que até de certa forma se repetem. Observe:

Entrevistado(a) 2: [...] eu sempre fiz meus corres. Desde novo dou meu jeito de ganhar dinheiro. Desde os meus 18 anos que trabalho de carteira assinada: passei por várias empresas, algumas me demitiram, outras fui eu mesmo que quis sair, e assim vou levando. Mas desde esse meu último trabalho, que foi lá no supermercado, eu estava pensando em conseguir uma outra fonte de renda, porque as coisas começaram a apertar. Então eu fui demitido de lá. Recebi meu seguro desemprego, mas não gastei, eu guardei e fiquei nesse tempo tentando um outro emprego [...] decidir usar o dinheiro do seguro para comprar um carro de segunda mão mesmo, mas que desse para o meu lazer e para ganhar um trocado com ele. E agora estou aqui rodando [...]

Entrevistado(a) 4: [...] eu sempre trabalhei: trabalhei de bico, trabalhei de carteira assinada, mas quando eu sai lá da Sococo, eu fiquei recebendo o seguro, só que não foram muitas parcelas, e nesse tempo eu estava enviando currículo, tentando falar com os conhecidos para arranjam, para darem uma força em alguma vaga que aparecesse, mas nada. Querendo ou não, a idade conta. Mesmo eu tendo experiências, mas já não sou nem um garotinho, então ficou complicado de conseguir um emprego. Então a minha mulher já vendia os lanches, eu tinha um dinheiro guardado e mais o dinheiro da demissão. Eu juntei e decidi dar de entrada em um carro popular mesmo, já pensando em rodar de Uber, porque era mesmo uma das únicas alternativas. Pensamos em montar uma lanchonete, mas tem os filhos. Porque iríamos ter que passar o dia todo na lanchonete e os filhos iriam ficar em casa sozinhos, aí não dá, aí complica na criação. Então a Uber na hora foi a melhor escolha mesmo.

Entrevistado(a) 7: Foi a falta de trabalho. Eu sei que muitos já devem ter te falado isso, porque é a nossa realidade. A falta de emprego, querendo ou não, obriga a gente a dirigir

para a Uber. A gente fica entre a cruz e a espada: ou ficamos em casa mandando currículos, esperando que algum lugar chame a gente e enquanto isso as contas acumulam e a fome aperta ou então vamos dar nosso jeito, vamos nos virar com o que tem [...]

É visto a partir desses três relatos, que a situação econômica foi a grande motivação para a inserção no aplicativo. Além desses, todos os(as) outros(as) entrevistados(as) relataram que suas motivações também seriam pelo fator econômico, por perderem o emprego, a dificuldade em conseguirem outro, por conta da pandemia, para complementarem sua renda. Em todos os casos, a Uber é vista como uma das únicas alternativas para sobrevivência, como um meio em que os ganhos seriam inevitáveis.

De acordo com Moares, Oliveira e Accorsi (2019), a questão do desemprego ou da falta de emprego é um dos pilares principais e um ponto fundamental para se explicar o enorme contingente de motoristas e adesões às plataformas digitais como a da empresa Uber. Leve-se em conta que a mesma acaba se dando como uma alternativa de fácil acesso àquelas pessoas que por diferentes motivos estão fora do mercado de trabalho ou de um emprego formal. Logo, a falta de emprego, a dificuldade de retorno ou inserção no mercado de trabalho foram os impulsores desses(as) motoristas, os quais se viam cada vez mais sem alternativas, piorando ainda mais suas realidades no contexto da pandemia da Covid-19.

Entrevistado(a) 8: Eu sou motorista de aplicativo desde o final de 2020. Como te falei na clínica, é o meu primeiro emprego. Antes nunca tinha trabalhado, então a minha vida era voltada para estudar: era escola e depois cursinho, mas infelizmente não consegui se aprovada em nem uma universidade logo de cara e o tempo foi passando. Eu ainda continuei fazendo cursinho, mas também enviando currículos para tudo que é lugar, e nada de me chamarem. Não era chamada nem para a entrevista, falta de experiência. As empresas só querem contratar quem tem experiência. Eu não tinha, então ficava ainda mais difícil. Então bem no meio da pandemia, minha mãe foi demitida do trabalho e as coisas começaram a ficar complicadas. Mora só eu e ela. Meu pai é falecido. Então tudo ficou complicado! No meio da pandemia, minha mãe foi demitida, recebeu os valores referentes a demissão, mas ainda assim, dinheiro acaba, e a gente começou a se desesperar. Foi aí que apareceu a ideia de rodar como motorista de aplicativo [...].

Entrevistado(a) 6: Como na época da pandemia, eu tive que fechar o meu restaurante e não consegui ficar mantendo as despesas, os funcionários, as coisas começaram a apertar. Eu não consegui manter e fechei, e aí fui procurar alguma coisa para ganhar dinheiro [...].

O cenário de falta de emprego, de altos índices de desemprego e de oportunidades cada vez mais reduzidas ao que se referem ao mercado trabalho, são os grandes motivadores que, a partir da realidade pandêmica que se instaurou no Brasil e no mundo, intensificou-se. A realidade ficou ainda pior, uma vez notado que essas empresas-aplicativos, grupo da qual a Uber faz parte, utilizam-se e se beneficiam da vulnerabilidade social da população especialmente decorrente da crise econômica,

bem como recentemente da crise sanitária que assolou o mundo, no intuito de robustecer e intensificar sua atuação (ABÍLIO, 2019).

É diante desse cenário, que empresas como a Uber conseguem atrair uma massa de trabalhadores(as), que acabam recorrendo a esse tipo de trabalho, como um caminho para fugir de uma realidade ainda pior: o desemprego ou condições piores em outros trabalhos precários. Um verdadeiro fenômeno na contemporaneidade em que, através das plataformas digitais, trabalhadores laboram travestidos de “autogerentes subordinados” (ABÍLIO, 2020), acrescenta-se, ao capital, arcando com todo o ônus do trabalho, qual seja: todos os riscos e custos envolvidos no ofício, submetendo-se a uma nova forma de trabalhar, que não possui regulação protetiva, que legitima e acentua a falta de limites à exploração do trabalho e à precarização de suas condições.

Usam da necessidade social e econômica da população para poderem explorar e degradar suas relações laborais, fazendo com que grande parte de seus motoristas sejam gratos ao aplicativo, pois sem ele possivelmente passariam fome ou uma situação de extrema pobreza. Logo, a Uber, em um primeiro momento é vista como a salvadora por parte dos(as) entrevistados(as), ou seja, como aquela que conseguiu “levar o pão para a mesa”, como a alternativa para ganhar dinheiro, independente da forma como será realizado esse trabalho ou do tempo destinado ao mesmo.

### 3.2 Jornada de trabalho

De acordo com Abílio (2020), essas novas relações de trabalho que se baseiam na flexibilidade, em que a uberização e o trabalho do(a) motorista da Uber se inserem, acabam se encaixando no já citado trabalhador *just in time* da era Toyotista. Vale recordar que essa característica deixa os(as) trabalhadores(as) disponíveis nas plataformas digitais por longas horas diárias, sendo usada sua força de trabalho apenas na medida exata da demanda, trazendo também o salário por peça como uma de suas estratégias.

Outrossim, a referida autora enfatiza sobre a inexistência de uma jornada de trabalho pré-estabelecida, gerando assim uma confusão e indefinição sobre o que é ou não trabalho, levando o(a) trabalhador(a) a enxergar todo tempo como potencial tempo de serviço. Diante disso, nesse momento será analisada a jornada laboral de trabalho desses(as) motoristas da Uber no município de Belém, buscando entender quanto tempo dedicam para tal atividade. A seguir, o Quadro 4 com a descrição do tempo que cada uma dos(as) motoristas entrevistados(as) disponibilizam para tal atividade:

Quadro 4: Sobre o tempo gasto dirigindo para a empresa Uber

Entrevistados(as)	Tempo gasto semanalmente	Tempo gasto fim de semana
<b>Entrevistado(a) 1</b>	08 a 10 horas (das 16:00 às 23:00/00:00)	08 a 10 horas
<b>Entrevistado(a) 2</b>	10 horas (das 08:00 às 19:00/20:00)	12 horas (das 14:00 às 06:00/07:00)
<b>Entrevistado(a) 3</b>	12 horas (das 08:00 às 22:00 horas)	12 horas (das 08:00 às 22:00 horas)
<b>Entrevistado(a) 4</b>	12 horas (das 08:00 às 20:00 horas)	12 horas (das 08:00 às 20:00 horas)
<b>Entrevistado(a) 5</b>	10 horas (das 08:00 às 10:30; das 14:00 às 22:00/23:00)	12 horas (das 14:00 até completar 12 horas)
<b>Entrevistado(a) 6</b>	De 03 a 05 horas diárias	12 horas (das 20:00 até completar as 12 horas)
<b>Entrevistado(a) 7</b>	12 horas (das 07:30 às 22:00/23:00 horas)	12 horas (das 07:30 às 22:00/23:00 horas)
<b>Entrevistado(a) 8</b>	Ano de 2020 – das 08:00 às 20:00 horas Atualmente – 03 ou 4 horas diárias	Ano de 2020 – das 08:00 às 20:00 horas 03 ou 4 horas diárias

Fonte: Elaboração própria, 2023.

O Quadro 4 foi dividido em duas partes: uma se refere aos dias de semana, de segunda a sexta-feira; e a outra se refere aos finais de semana, de sábado a domingo, onde é possível visualizar que dos(as) 08 entrevistados(as), 6 deles(as) passam de 08 a 12 horas dirigindo para a empresa Uber durante a semana e 6 deles(as) durante os finais de semana disponibilizam 12 horas para o aplicativo, sendo que 2 motoristas durante a semana disponibilizam de 03 a 05 horas diárias. Esse é o caso do(a) entrevistado(a) 8 que por motivos de trabalhar de carteira assinada e usar o aplicativo como um complemento para a renda e o(a) outro(a) entrevistado(a) 6 por usar o aplicativo a fim de conseguir lucros para gastos pontuais:

Entrevistado(a) 8: Quando comecei, lá em 2020, era o dia inteiro: eu rodava de 08 da manhã até as 08 da noite, todo santo dia. Essa era minha rotina, nos finais de semana eu mudava um pouco: pegava depois do almoço, lá pelas 13:00 horas e rodava até umas 00:00 ou 01:00, não ia até muito tarde. Mesmo de madrugada, sendo bem mais lucrativo, eu não tinha coragem: é perigoso, principalmente para mulher! Eu rodava desse jeito, praticamente o dia todo porque nesse período, a Uber era a única fonte de renda lá de casa. Eu não trabalhava, minha mãe tinha sido demitida, então querendo ou não, o aplicativo foi a nossa salvação. Eu não estou dizendo que ele é ou foi perfeito, que o trabalho era ótimo. Não, não é isso, mas naquele momento foi o caminho que encontrei e foi ele que ajudou muito a gente. Hoje eu já não rodo desse jeito. Hoje eu trabalho de carteira assinada, ganho 1 salário mínimo, o que não é muita coisa, mas só de saber que tenho a certeza que vai chegar todo dia 05 e vai estar na minha conta o meu salário, isso já é ótimo, que tenho garantias que jamais teria como motorista de aplicativo. Isso me deixa aliviada! Então hoje eu rodo na

Uber depois que saio do trabalho, faço 3 ou 4 horas diárias, só para complementar a renda, só para ganhar um extra [...]

É possível observar com esse relato que o(a) entrevistado(a) já passou mais de 10 horas dirigindo, chegando a disponibilizar até 12 horas diárias de dedicação enquanto motorista da empresa Uber no ano de 2020, em que a começar de uma nova realidade, ou seja, do momento que passou a trabalhar de carteira assinada, diminuiu as horas dedicadas a Uber, porém não a abandonou, utilizando-a ainda como um meio para complementar sua renda, a julgar pelo que um salário-mínimo não seria suficiente para compensar os gastos referentes às despesas da casa, dívidas a serem pagas e assim por diante.

Desse modo, um modelo capitalista neoliberal que traz marcas estruturantes do mercado de trabalho brasileiro, com características precárias e degradantes, traz consigo a informalidade, a adesão de contratos de trabalho sem mínimos garantidos e além de trabalhos formais com baixas remunerações em suas entranhas (Oliveira, 2013). Outro ponto para essas baixas remunerações, diz respeito ao exército industrial de reserva que, como já foi apresentado, é composto pelos(as) trabalhadores(a) desempregados(as) ou parcialmente empregados(as), sendo eles um importante fator de pressão sobre os valores dos salários (Marx, 2012). Logo, a Uber se torna necessária para o(a) entrevistado(a) e, vale lembrar, que por meio do aplicativo, é possível esse sujeito viver de forma mais digna e com algum tipo de conforto, coisa que segundo o(a) mesmo(a) entrevistado(a), não aconteceria se fosse depender apenas do seu salário-mínimo. Outro ponto necessário à análise, é o referente às 10 ou 12 horas trabalhadas diariamente, dos(as) quais 6 dos(as) entrevistados(as) relataram fazer de segunda a domingo, sem folgas ou horas de descanso, a saber:

Entrevistado(a) 2: Vou te falar: depende muito do dia da semana. Dia de semana, de segunda até quinta feira eu montei uma escala de horários: eu pego 8 da manhã, às vezes volto em casa para almoçar 1 da tarde, mas ai vai depender do movimento; têm vezes que eu levo direto, como só uma besteira pela rua mesmo, um completo e levo até as 7 ou 8 da noite. Quando é no final de semana que eu rodo valendo, que é ai que dê para tirar um dinheiro a mais. Eu não rodo pela manhã nesses dias. Pego só a partir das 2 da tarde e vou direto, às vezes, até amanhecer, até 6 ou 7 da manhã que é quando o pessoal tá saindo das festas, e assim vou levando [...]

Entrevistado(a) 3: [...] vou começar a ligar o aplicativo de fato pela faixa de 07:30 a 8 horas da manhã [...] não volto em casa para almoçar. Meu almoço, café, merenda, bolacha, maça, lanches, é tudo dentro do carro. Então eu levo direto, como eu moro distante do centro da cidade, moro na periferia, praticamente em uma cidade dormitório, pra mim acaba complicado de eu voltar para casa, então entre 12 a 15 horas da tarde, que não é certo, eu acabo almoçando dentro do carro. Estaciono em qualquer sombra, paro em qualquer lugar e almoço. Também tomo café, um mingau ou alguma coisa para beliscar e levo direto. Almoço entre 5 a 10 minutos, que é só para engolir rápido para voltar logo e levo direto até às 22:00 horas ou até a hora que o aplicativo me deixa, porque a Uber agora deixa trabalhar 12 horas. Quando começa a se aproximar das 12 horas, que eu estou dentro do carro com o aplicativo ligado, ela começa a dar o bip: 1 hora, 30 minutos, depois 10 minutos. Depois que cumpri o ciclo de 12 horas, ela me bloqueia, e ai eu só vou conseguir trabalhar no outro dia [...] A gente liga e desliga o aplicativo para não contar. Eu fiz isso no

máximo umas duas vezes. E quando chega essas 12 horas ela te bloqueia e não te deixa mais trabalhar. A partir de 11 horas de trabalho, ela começa a te avisar direto o tempo que falta, e aí vai chegando perto das 12 horas e tu já não consegue mais receber nem um tipo de chamada.

Entrevistado(a) 4: Então, hoje eu não passo das 12 horas diárias que o aplicativo deixa a gente rodar. Antigamente, bem no começo, eu fazia a festa: rodava direto, rodava dia e noite e fazia dinheiro, mas hoje não dá. Hoje eu começo rodar 8 horas da manhã e vou até as 8 horas da noite. Mas vou te falar, as vezes ultrapasso isso. A gente motorista dá um jeito de burlar essas 12 horas da Uber. Ficamos desligando o aplicativo para não contar e poder rodar mais um pouco e assim conseguir um pouco mais de dinheiro. Porque na maioria das vezes, essas 12 horas que o aplicativo libera, não dá nem para bater a nossa meta diária. A meta que eu estabeleço para tirar o da gasolina, o da manutenção do carro e o meu lucro [...]

Foi salientado no Capítulo 2 acerca do salário por peça, algo a ser retomado com a intenção de mostrar sua relação com as jornadas de trabalho dos motoristas. Nesse sentido, a forma de remuneração que se baseia o salário por peça é um ponto central para se aumentar cada vez mais o tempo dedicado para a realização de tal tarefa. Marx (2012, p. 650/651) dirá que “salário por peça é a forma de salário adequado ao modo capitalista de produção [...] pois serve de meio para prolongar a jornada de trabalho e rebaixar os salários”.

É com base nesse modelo de remuneração que o trabalho de motorista de aplicativo da Uber se transforma em longas horas, em 10, 12 ou até mais horas diárias, fazendo com que discursos como flexibilidade de horários, baseados em “faça você seu horário” e “dirija quando quiser” sejam falsas verdades, pois motoristas são obrigados, de forma bastante velada, a dirigirem por longas e exaustivas horas, na busca por aumentar suas remunerações. Além disso, esses indivíduos são submetidos à situações degradantes como fazer suas refeições e até suas necessidades fisiológicas na rua ou carro. Como afirma Moda (2020), esta prática organizativa acaba se dando de forma eficaz na implementação do autogerenciamento dos(as) motoristas sobre o processo de trabalho, tenha-se em vista, que a jornada de trabalho de grande parte desses motoristas está bem acima das 8 horas diárias, e das 44 horas semanais, conforme estabelece a legislação trabalhista.

É possível visualizar que muitos desses trabalhadores desenvolvem práticas a fim de controlar suas jornadas de trabalho, como é possível perceber nos relatos dos(as) entrevistados(as), estipulando metas de remuneração, os(as) quais dedicam seu tempo de trabalho até o valor dessas metas serem alcançados, dando-se como um exemplo da internalização da gerência desenvolvidas por estes(as) motoristas (ABÍLIO, 2019).

Ademais, é observado que esse trabalho é oferecido a classe trabalhadora, como um meio que seria possível combinar trabalho e vida pessoal, aumentando a produtividade ao mesmo tempo que alcançam um melhor equilíbrio entre trabalho e outros compromissos. Vendem o ideário de combinar tarefas domésticas e familiares com trabalho remunerado, a possibilidade de um trabalho

com horários flexíveis, sem cobranças e a oportunidade de maior liberdade temporal e geográfica, bastando para isso o uso de dispositivos móveis e acesso à internet. É o *fetichê* da modernidade, materializado no trabalho por meio de aplicativos, que é abstrato, individualizado, fragmentado e, sobretudo, alienado (DAMBRÓS; Ó, 2021).

Diante da discussão teórica e dos relatos dos(as) entrevistados(as), observa-se que as fantasiosas afirmações da empresa Uber sobre flexibilidade de horários, não ter horários, fazer seus horários, coisas que, segundo a mesma, um(a) trabalhador(a) regulamentado(a) pela CLT não teria, é uma verdadeira farsa, pois é nítido que esta prática, mesmo a empresa definindo 12 horas diárias para dirigir com o aplicativo ligado, ainda assim está distante do que a mesma propaga em seus anúncios e sites. Na maioria dos casos, especialmente com os(as) entrevistados(as) desta pesquisa, é visto que a duração da jornada de trabalho está bem acima ao se comparar a trabalhos formais.

Nesse sentido, ao que se refere a jornada de trabalho dos(as) motoristas entrevistados(as), acaba fazendo parte de um ciclo vicioso (trabalhe mais, ganhe mais e gaste mais) que leva esses(as) motoristas a saírem das suas casas diariamente, a se desdobrarem entre os cuidados do lar, dos(as) filhos(as), etc., na busca pelo mínimo necessário para sua sobrevivência. Além disso, tudo isso é possível através do controle exercido pela empresa, do seu modelo de remuneração, baseado no salário por peça. Conseqüentemente, a Uber consegue fazer com que esses(as) motoristas se dediquem à extensas/intensas horas de trabalho, fazendo os(as) mesmos(as) burlarem seu limite de horas disponibilizadas diariamente na busca por garantir a sua reprodução social, provocando adoecimentos, exaustão e todos os tipos de problemas relacionados a este tipo de serviço.

### 3.3 Desemprego

Como apontando no item “causas e motivos”, é possível afirmar que a oscilação entre empregos precários e o desemprego são realidades de grande parte dos(as) entrevistados(as), fazendo com que sejam empurrados para trabalhos como os de motoristas de aplicativo. Logo, o que se percebe são trabalhadores(as) com um histórico marcado por desemprego, dificuldade de se (re)inserirem no mercado de trabalho formal, fazendo com que, pela facilidade de adesão aos aplicativos se torne uma opção na busca para garantir suas sobrevivências.

O Brasil tem em sua história, e de forma estrutural, as marcas da informalidade. A sociedade brasileira carrega essas marcas em que grande parte da população sobrevive por meio de empregos desassistidos pela legislação trabalhista, além é claro de estarem mais propícios a relações de trabalho precários, degradante e informais (CURY et al, 2018).

De acordo com os dados apresentados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022)<sup>71</sup>, no 4º trimestre de 2022, houve uma taxa de desemprego de 7,9%, com um total de 8,6 milhões de desempregados(as) no país. Esses dados mostram uma realidade impossível de ser caracterizada como nova no Brasil, pois, como já mencionado, o mercado de trabalho brasileiro é carregado pelas marcas do desemprego, das formas precárias de trabalho e pelos altos índices de desigualdade.

Ademais, na realidade do município de Belém, não se identificam diferenças, pois as taxas de desemprego e informalidade são expressivas, constantes. O Conselho Regional de Economia do Pará e Amapá (CORECON), relata que o município de Belém vem apresentando consideráveis taxas de desemprego ao longo dos últimos anos, a contar de uma pesquisa realizada em cooperação técnica entre a Secretaria Municipal de Economia de Belém e o DIEESE, pode ser percebido no 1.º trimestre de 2020 mais de 100 mil pessoas desempregadas, caracterizando-a como a segunda cidade capital na região Norte com maior número de pessoas desempregadas.

Diante disso, será apresentado a Tabela 4 com o panorama do mercado de trabalho brasileiro dos anos de 2019 a 2023, todos envolvendo o 1º trimestre de cada ano, importante salientar, que o recorte temporal apresentado será do início do governo do ex-presidente Jair Messias Bolsonaro até o fim de seu mandato.

Tabela 4: Panorama do mercado de trabalho brasileiro de 2019-2023

ANOS	DESEMPREGADOS	TAXA DE DESEMPREGO	DESALENTOS	TAXA DE SUBUTILIZAÇÃO
<b>2019</b>	13,6 milhões (1º trim. de 2019)	12,8% (1º trim. de 2019)	4,3% (1º trim. de 2019)	25% (1º trim. de 2019)
<b>2020</b>	13,1 milhões (1º trim. de 2020)	12,4% (1º trim. de 2020)	4,3% (1º trim. de 2020)	24,4% (1º trim. de 2020)
<b>2021</b>	15,2 milhões (1º trim. de 2021)	14,9% (1º trim. de 2021)	5,5% (1º trim. de 2021)	29,6% (1º trim. de 2021)
<b>2022</b>	11,9 milhões (1º tri. de 2022)	11,1% (1º tri. de 2022)	4,1% (1º trim. de 2022)	23,2% (1ºtri. de 2022)
<b>2023</b>	9,4 milhões (1º tri. de 2023)	8,8% (1º tri. de 2023)	3,5% (1º tri. de 2023)	19,9% (1º tri. de 2023)

Fonte: Elaboração própria com base nos dados da PNADC (2019- 2023).

71 Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>>. Acesso em: 15 fev de 2023.

A Tabela 4 demonstra os dados referentes às taxas de desempregados, desemprego, desalentos e as taxas de subutilização das quais são medidas pelo quociente entre o percentual de pessoas desempregadas e a População Economicamente Ativa (PEA). É possível visualizar uma heterogeneidade em relação a essas taxas que variam de acordo com os anos de “governo” do “presidente” Jair Bolsonaro, mostrando uma oscilação e principalmente elevados índices de desempregados e de desemprego. É possível visualizar seu ápice no ano de 2021, o qual foi um ano após a Organização Mundial da Saúde (OMS) declarar oficialmente, no dia 11 de março de 2020, a emergência do novo coronavírus – também denominado SARS-CoV-2, causador da Covid-19 – como uma pandemia. Como já foi visto, esse cenário pandêmico assolou o mundo como um todo, provocando alterações expressivas nas relações sociais e econômica.

Ghiraldelli (2022), menciona que diante da realidade brasileira, esse cenário de pandemia assumiu características avassaladoras diante da crise política instalada no interior do governo de Jair Bolsonaro e de um histórico de desigualdades das mais diversas. A pandemia recaiu sobre a população brasileira de forma desigual e diferenciada, adentrou nas mais diversas localidades do país, aguçou características estruturais da nossa sociedade, fez com que os segmentos mais precarizados se deparassem com ainda mais desemprego, precarização e informalidade.

É importante enfatizar, que o SARS-CoV-2, causador da Covid-19 não foi o responsável pelo cenário econômico e do mercado de trabalho brasileiro apresentado na Tabela 4, mas é possível dizer que ela intensificou esses dados que estavam oscilando de forma crescente e a partir do vírus se acentuou muito mais. Outro ponto importante é a queda nessas taxas a datar de 2023, ano em que Luiz Inácio Lula da Silva é eleito como presidente do país. Além desses dados nacionais, é possível destacar os dados referentes a região Norte na Tabela 5, na intenção de demonstrar como essa localidade está em relação aos índices do país:

Tabela 5: Panorama do mercado de trabalho brasileiro de 2019-2023. Recorte Grandes Regiões: Norte

ANOS	DESEMPREGADOS	TAXA DE DESEMPREGO	DESALENTOS	TAXA DE SUBUTILIZAÇÃO
<b>2019</b>	1,092 milhões (1º trim. De 2019)	13,2% (1º trim. De 2019)	6,1%	28,9% (1º trim. De 2019)
<b>2020</b>	1,11 milhões (1º trim. De 2020)	12,1% (1º trim. De 2020)	5,6%	27,2% (1º trim. De 2020)
<b>2021</b>	1,2 milhões (1º trim. De 2021)	15% (1º trim. De 2021)	8,9%	33,9% (1º trim. De 2021)

<b>2022</b>	1,021, milhões (1º trim. De 2022)	11,7% (1º trim. De 2022)	5,3%	26,3% (1º trim. De 2022)
<b>2023</b>	787 mil (1º trim. De 2023)	9,1% (1º trim. De 2023)	4,7%	21,8% (1º trim. De 2023)

Fonte: Elaboração própria com base nos dados da PNADC (2019- 2023).

Acompanhando o cenário nacional, a região norte também oscila entre tais dados, podendo ser visualizado que não há tanta diferença entre os índices apresentados, porém ainda sim são números expressivos e progressivos, havendo elevação no ano de 2021 e uma queda no ano de 2023 – igualmente ocorreu com as taxas do país apresentado anteriormente.

Segundo a OPAMET (2022), quando se compara os dados do Brasil, Pará e Belém, esse último possui taxas elevadas que chegam a ser maior que a taxa nacional. No Pará, bem como no Brasil, as taxas de desocupação se mostram bastante elevadas entre si. Mesmo havendo uma redução nesses números, ainda sim são dados alarmantes sobre o desemprego no país. É possível visualizar essa queda nas taxas, porém a parcela da população desocupada ainda é alta. Mesmo ocorrendo abertura de novas vagas de trabalho, o ritmo está muito distante das verdadeiras necessidades sociais e econômicas da população.

Segundo informações do Conselho Regional de Economia do Pará e Amapá (CORECON), o município de Belém apresenta expressivas taxas de desemprego ao longo dos últimos anos que, por meio de uma pesquisa realizada em cooperação técnica entre a Secretaria Municipal de Economia de Belém e o DIEESE, pode ser percebido no 1.º trimestre de 2020, mais de 100 mil pessoas desempregadas, caracterizando-a como a segunda cidade capital na região Norte com maior número de pessoas desocupadas<sup>72</sup>.

Diante dessa realidade de desemprego que assola o país e, conseqüentemente, a região Norte e o município de Belém, é observado que trabalhadores são empurrados para formas de trabalho distantes da legislação e de contratos formais. Como infere Antunes (2022), a informalidade acaba sendo a saída espontânea e criativa da população, principalmente dos mais pobres, com menor qualificação, na busca para se sustentar. Deve-se considerar que o poder público não consegue tal feito. Sendo assim, a informalidade e as ocupações instáveis se tornam uma possibilidade para esses trabalhadores de baixa ou nenhuma renda tentar sobreviver.

Diante disso, é possível analisar as entrevistas realizadas na pesquisa com base na realidade e dados que assolam o país, fazendo entender que grande parte desses motoristas de aplicativos não escolhem por vontade própria trabalhar para a Uber, mas são quase que obrigados a isso. Ao

<sup>72</sup> Para observar os dados referentes ao desemprego, desocupação, subutilização e desalento, ir para a introdução dessa dissertação no Item: apresentação do universo da Pesquisa, p. 17.

perguntar sobre suas experiências profissionais, todos(as) os(as) entrevistados(as) se referiram ao tempo presente, ou seja, a atual atividade que desenvolvem. Nesse sentido, 6 responderam que são autônomos, 1 respondeu que é pensionista e 1 que trabalha de carteira assinada, porém utiliza a Uber como forma de aumentar a renda. Outro ponto necessário a enfatizar é que a grande parte dos(as) entrevistados(as) passou por diversas experiências profissionais, oscilando entre empregos formais e informais, de baixas remunerações, como mostrado no Quadro 1: Perfil dos sujeitos da pesquisa.

Outro ponto pertinente é que todos(as) os(as) entrevistados(as), ao se tratar da inserção no aplicativo da empresa Uber, possuem uma relação direta com a pandemia da Covid-19, pois todos(as) iniciam como motoristas do aplicativo Uber a começar da ascensão da pandemia. O vírus e toda as particularidades sociais e econômicas que ascenderam, acentuou as características estruturais do mercado de trabalho brasileiro, aumentando ainda mais o desemprego e a informalidade:

Entrevistado(a) 2: [...] desde novo dou meu jeito de ganhar dinheiro. Desde os meus 18 anos que trabalho de carteira assinada: passei por várias empresas, algumas me demitiram, outras fui eu mesmo que quis sair, e assim vou levando. Mas desde esse meu último trabalho, que foi lá no supermercado, eu estava pensando em conseguir uma outra fonte de renda, porque as coisas começaram a apertar. Então eu fui demitido de lá. Recebi meu seguro desemprego, mas não gastei, eu guardei e fiquei nesse tempo tentando um outro emprego [...], mas não apareceu nada! Fora que apareceu o Covid, e aí piorou tudo. Ficou ainda mais difícil, porque foi aí mesmo que não tinha como arrumar emprego [...]

Entrevistado(a) 6: [...] como falei, na época da pandemia, eu fui obrigado a fechar o meu restaurante, não tive condições de ficar mantendo ele, as despesas e os funcionários. Tudo complicou, eu ainda tentei resistir, fazer empréstimos para tentar não fechar, mas não teve jeito, eu fechei, mandei embora meus funcionários com todas as contas certinhas e tive que achar outro meio de ganhar dinheiro, foi aí que entrei na Uber.

Todos(as) os(as) entrevistados(as) oscilam entre emprego e desemprego, entre faltas de oportunidades no mercado de trabalho, em que tudo isso se intensifica a partir da pandemia da Covid-19. Veremos mais adiante como esses(as) trabalhadores(as) ficaram nesse período, em relação a trabalhar diante de um cenário pandêmico, com possíveis seguros, benefícios e etc., porém nesse momento o que se enfatiza é que a realidade que assola o país, bem como o município de Belém, com números expressivos de desemprego e informalidade, o qual segundo o DIEESE, baseado nos dados do 4.º trimestre de 2019 e de 2021, da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua) trimestral, do IBGE, indica que a informalidade no Brasil nos anos de 2019 e 2021 atingiam respectivamente 33,2 milhões e 33,7 milhões de pessoas. No Pará, nesses referidos anos, os índices chegaram a 2,1 milhões, no ano de 2019, e 2,1 milhões, no ano de 2021, alcançando um dos maiores índices do país. Fica evidente que, mesmo com as

riquezas naturais e minerais da região norte, suas taxas ainda são altas se comparadas aos índices do restante do Brasil que nos mesmos anos atingiram respectivamente 37,3 milhões e 34 milhões de pessoas inseridas na informalidade.

Harvey (2016) menciona que a informalidade definirá um padrão de vida que acaba sendo interessante para o capital, afinal, ela coloca o ser humano em uma situação desfavorável em relação ao custo de vida, que acaba sendo abaixo do padrão salarial do setor de emprego formal. Desse modo, Nascimento e Sá (2021) ressaltam que ao longo da história da cidade de Belém há a presença marcante do mercado informal na produção espacial da cidade. Com base nessa perspectiva, verifica-se que esse setor da economia não é apenas uma característica econômica, mas também uma questão social histórica, em que a uberização encontra um campo fértil para sua atuação e intensifica a informalidade e a exploração.

Mediante a esta realidade, as organizações de plataformas digitais como a empresa Uber, envolvem um quantitativo bastante volumoso de trabalhadores(as) desempregados(as) que se subordinam diretamente ao capital, sobretudo quando o desemprego torna-se condição normal (e não mais uma ameaça disciplinadora) (FONTES, 2017).

A contar dos dados apresentados, dos resultados da pesquisa e do referencial teórico utilizado nessa dissertação, é possível entender que esses(as) motoristas estão distantes do mercado formal de trabalho regulado pela legislação trabalhista, além de ser impensável considerar os mesmos enquanto empreendedores ou pequenos capitalistas, pois são na verdade “viradores” que se submetem às novas formas de gestão da força de trabalho, que buscam sua sobrevivência e a de seus familiares (ABÍLIO, 2014, p. 73-74). São trabalhadores(as) marcados(as) por um histórico de oscilação entre emprego e desemprego, entre baixas remunerações e muita exploração, contexto no qual a Uber, e tantos outros aplicativos deste segmento, tornam-se uma grande oportunidade para esses(as) trabalhadores(as).

### **3.4 Custo da atividade**

Nesse item será abordado os gastos realizados por motoristas para poderem trabalhar como tal pelo aplicativo da empresa Uber. É possível, assim, visualizar diante dos relatos dos(as) 8 entrevistados(as) que todos(as), de certa forma, há custos e despesas para conseguirem dirigir/trabalhar para a empresa Uber. Eles(as) relatam terem gastos com gasolina, manutenção do veículo, IPVA e pacote de internet. A seguir, alguns dos relatos:

Entrevistado(a) 2: Vou te falar: o gasto mesmo é com o carro, manutenção, pneus, troca de óleo, calibragem, IPVA, todas essas coisas. Isso sai do nosso bolso. A internet também sai do meu bolso. Eu contratei um pacote de internet bom da Claro. Mas é só isso mesmo. Seguro eu não pago, até porque já fica muito caro e o lucro que tiver aqui vai ser só para pagar contas [...].

Entrevistado(a) 5: Não faço tantos investimentos. Onde invisto é com gasolina, que todo dia tenho que botar, com internet que tive que contratar um pacote bom de internet com giga bem alto, só ai é R\$100 reais de internet. Tive que investir nos celulares: hoje eu tenho dois, um para o meu uso pessoal e outro para rodar; comprei baterias recarregáveis também, só por garantia. E também tem a manutenção do carro. Eu tive que aprender essas coisas na marra. Foi tudo na prática mesmo: negócio de troca de óleo, de manutenção, de jogo de pneus, todas essas coisas são caras e a gente precisa estar todo tempo fazendo a manutenção porque, querendo ou não, é com o carro que a gente trabalha. É ele que é o nosso meio de trabalho, então se não cuidar, podemos acabar perdendo nossa fonte de renda.

Entrevistado(a) 7: O meu carro é financiado, estou pagando ele [...] O investimento mesmo é com combustível que tenho que colocar todo dia e a manutenção do veículo, pneu, suspensão, calibragem, manutenção rotineira que tem que ter, porque é com o carro que tiro meu ganha pão, então preciso cuidar. Ele que é o meu trabalho. Sem ele as coisas vão ficar bem pior do que já estão.

Constata-se que, baseado nesses relatos, esses(as) motoristas investem constantemente para trabalhar, tendo custos com o carro, internet e outros, pois como enfatizado pelos(as) entrevistados(as) 5 e 7, os carros são as suas fontes de renda, por isso que investem nele, que gastam com manutenção e gasolina, pois sem isso ficariam impossibilitados de trabalhar ou até poderiam perder suas fontes de renda, ou seja, o automóvel. Logo, para atuarem na Uber, os(as) motoristas são totalmente responsáveis pelos meios de produção, veículos e smartphones, pelos custos de categoria na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para o exercício da atividade remunerada, contratação do serviço de internet, higienização do automóvel, dentre outros fatores.

Dessa forma, pode-se dizer que a empresa não precisa ser dona de todos os meios de produção para controlar seu negócio. Nas palavras de Filgueiras e Cavalcante (2020), a empresa não precisa ter a propriedade legal dos meios de produção porque já tem a posse efetiva.

De acordo com Moda (2020), a empresa, ao abdicar da posse dos veículos e dos celulares, não o faz como algo banal ou muito menos para deixar o(a) trabalhador(a) livre. Isso acontece, pois ambos não são os elementos que vão garantir o controle sobre o serviço realizado, o que tornará o investimento por parte da empresa desnecessário. Para o referido autor, a empresa investe de fato no aplicativo, pois é ele a ferramenta responsável pelo gerenciamento dos motoristas pela empresa. Em outras palavras, é pelo aplicativo que a empresa consegue controlar os seus motoristas. Logo, o aplicativo se dá como o centro do controle, ou seja, ele será a força produtiva central, que permitirá a subsunção do(a) trabalhador(a) coletivo ao capital.

Da mesma maneira, Abílio (2020) e Fleming (2017), enfatizam que diante das profissões flexíveis, em que a Uber se encaixa, é comum o repasse aos(às) trabalhadores(as) dos custos referentes à atividade, o qual será responsável por despesas como, combustível, manutenção do

veículo, pacotes de internet e até materiais de limpeza e higiene. Tudo isso se torna um custo para o(a) trabalhador(a) que muitas das vezes precisa pagar para trabalhar, além de trazer para o mesmo uma falsa relação de autonomia diante de seu trabalho.

### 3.5 Autonomia no trabalho

Nesse item se buscou compreender como os(as) motoristas entrevistados(as) se percebiam em relação a empresa Uber, se os(as) mesmos(as) se consideravam livres ou não para poderem executar suas funções, a seguir alguns dos relatos:

Entrevistado (2): [...] eu me considero sim, te falei que sempre trabalhei. Então foi sempre perturbação na minha cabeça de chefe, de supervisor, de gerente pedindo as coisas, mandando fazer isso e aquilo. Era pressão! Todo dia era esse inferno! Chega eu já saía de casa estressado por causa dessa pressão. Hoje em dia não. Agora eu estou de boa, trabalho na minha aqui dirigindo, tu estás vendo! Eu fico aqui dirigindo, coloco meu som, se o passageiro puxar assunto a gente conversa, se não vamos calados mesmo e está tudo tranquilo, ninguém pressiona ninguém. Claro que tem um ou outro sem noção que aparece por aqui, mas isso a gente resolve [...]

Entrevistado (3): Claro que não! Eu juro que hoje me considero escravo. Não sou livre, porque gostaria de estudar, de fazer cursos, de terminar uma faculdade, de dar melhores condições a minha família, porque assim, eu tinha um padrão de vida muito bom, com dois empregos. Cheguei a ter dois planos de saúde e de repente vi tudo caindo diante dos meus olhos, porque veio a pandemia. Veio a situação política, então tudo isso afetou e hoje eu me sinto frustrado, para te falar bem a verdade.

Entrevistado(a) 4: Mais ou menos, antigamente, no começo eu me achava livre. Eu achava que não tinha ninguém mandando em mim, que eu poderia trabalhar do jeito que quisesse, mas o tempo foi passando e eu fui percebendo que não é bem assim. Não tem nem um patrão no teu ouvido te perturbando, não tem ninguém pagando sapo pra ti porque fez alguma coisa errada, isso aqui não têm, mas se tu parar para ver, a Uber está aqui, sim, controlando a gente, fazendo a gente rodar. Antigamente ela punia a gente se recusássemos corridas. Isso é uma forma de controlar a gente né? hoje ela parou com isso Só pune se a gente aceitar a corrida e depois recusar, mas mesmo assim, ainda é meio que controle né? Porque ficamos obrigados a ter que fazer algo que não queremos por medo da punição que ela pode nos dar, pode nos bloquear por não sei quantas horas, então a gente faz o que ela manda. Então dizer que eu trabalho livre, que tudo que faço aqui é porque eu quero, é mentira.

Entrevistado(a) 8: Acho que tu já sabes essa resposta né? tenho certeza que todos falaram o mesmo: eu não me considero e nunca me considere livre. A Uber tem todo esse discurso de liberdade, esse discurso que a gente é livre, que a gente é que faz nossos horários, mas isso é tudo mentira. Ela vive no nosso pé, nos pressionando a rodar mais, vigiando o que estamos fazendo, vive mandando e-mail, mandando promoção, para a gente rodar mais, se a gente para por alguns minutos ela já começa a mandar mensagens perguntando se a gente ainda está no aplicativo, se está tudo bem. Então isso não é liberdade. Isso é pressão. Isso é uma forma de pressão que ela coloca na gente para rodar, para nunca parar. Até as estrelas que a gente falou agora pouco é uma forma de pressão. Se eu tivesse liberdade mesmo, eu não teria medo de ser mal avaliado. Na verdade, se tivesse liberdade mesmo, nem existiria avaliação, afinal se sou livre no trabalho, para quê preciso ficar sendo pressionado a rodar, a nunca parar, a levar e buscar o passageiro mais rápido possível? Então liberdade é só no discurso mesmo, é só no site da Uber para chamar os motoristas. Na prática, somos

vigiados e controlados o tempo todo, e o pior é que ela faz isso de uma forma que poucos motoristas conseguem perceber.

O discurso da empresa Uber é de conhecimento de praticamente todos os autores que debatem a uberização do trabalho, o clássico discurso: “[...] Como motorista parceiro da Uber, você tem liberdade e flexibilidade para dirigir quando quiser. Crie seu próprio horário. Sem escritório, sem patrão [...]” (UBER, 2018). Logo, é notável, diante da literatura que trata a temática, assim como diante dos relatos dos(as) entrevistados(as), que essa noção de liberdade que a empresa propaga é uma falácia.

É o que Antunes (2020) relata ao dizer que se avançou em termos tecnológicos, porém, há um retrocesso em relação ao mundo do trabalho quando analisamos o relato do(a) Entrevistado(a) 3, o qual menciona que se considera um(a) escravo(a), assim como em diversos outros trechos da entrevista em que ele(a) pontua: “[...] eu me considero hoje como escravo. Voltamos a escravidão total, onde eu trabalho para outras pessoas, onde muitas das vezes não consigo bater a minha meta [...]”.

É possível observar, a partir das reflexões do autor supracitado, que o capitalismo, diante do lucro que as plataformas representam, recupera formas pretéritas de exploração, que em sua maioria já estavam enterradas. Era muito raro, salvo a informalidade pura, a exclusão total dos direitos do trabalho e a exploração nesse nível que vem ocorrendo atualmente. Como o mesmo destaca, para o patrono, a malha dos mundos seria uma massa de escravos(as) ou servos(as), sem nenhum direito para poderem ser explorados(as) de modo ilimitado, é o que se visualiza nessa relação de trabalho entre empresa Uber e seus motoristas: uma massa de motoristas jogados a sorte, na busca por garantir o mínimo para sobreviverem.

De acordo com as informações obtidas com as entrevistas, percebe-se que dos(as) 8 entrevistados (as), 5 deles(as) afirmaram de forma clara que não se sentem livres para executar seu trabalho, mas sim pressionados e vigiados pela empresa Uber. Os outros (as) entrevistados(as), 3 deles (as), mencionaram que são livres sim para executar seu trabalho e que se sentem livres em relação à empresa Uber, como o enfatiza o(a) entrevistado(a) 6: “[...] ‘Sim, eu não tenho ninguém no meu pé, então sou livre. É por isso também que gostei daqui, porque nada melhor do que poder trabalhar em paz, sem ninguém para incomodar [...]’”. Diante disso, destaca-se que os(as) entrevistados(as) que se consideram livres são 1, 2 e 6 e os (as) entrevistados (as) que não se consideram livres são 3, 4, 5, 7 e 8. Importante destacar que todos os (as) entrevistados (as) que disseram ser livres, entraram em contradição ao serem perguntados sobre o sistema de avaliação por estrelas, como se nota com o relato do(a) entrevistado (6):

Não, não é justo nem para nós motoristas e nem para os passageiros. É uma coisa sem lógica alguma, esse negócio de estrelas. Parece que estão avaliando uma compra de um produto, avaliando, por exemplo, se um jogo de vídeo game é bom. Aqui são pessoas [...]. E fora que se tu for vê, é por elas que a Uber pressiona a gente, essas estrelas querendo não colocam medo na gente.

No caso dos(as) entrevistados(as) 2 e 1, percebe-se o seguinte:

Entrevistado(a) 2: Eu já nem ligo mais para isso. Quando comecei, ficava agoniado por estrelas, fazia de tudo para receber as cinco, né? Hoje em dia eu nem me importo. Tenho uma boa classificação, só tento manter mesmo. Eu não vou ficar me batendo com isso, se não vou ficar é doído [...], a Uber coloca pressão. Eu já fiquei assim no começo, com medo dessas estrelas, com medo do que a Uber poderia fazer. Hoje eu não estou nem aí.

Entrevistado(a) 1: Olha... muito injusto, porque o usuário ele paga um valor justo [...] então o problema não tá no usuário pagar o valor, o problema está em a Uber taxar essa corrida, onde geralmente girava em torno de 40 a 50% de taxa. Então o problema em si está na taxa que a Uber aplica. É uma taxa bem alta. Mas além disso, também se parar para ver, essas estrelas controlam a gente, ficamos submissos a elas, com medo de ser punidos.

Com base do exposto, é perceptível que mesmo os(as) entrevistados(as) que afirmam serem livres para executar seu trabalho, com discursos que envolvem a inexistência de patrão(a), de não precisar passar por pressão, etc. Vê-se, no entanto, que há uma contraditoriedade, em suma eles(as) se acham livres por não terem um(a) patrão(a) na forma física, mas se sentem com medo e pressionados pelo sistema de avaliação por estrelas da empresa Uber.

Diferente dos(as) entrevistados(as) que afirmaram não se sentir livres diante da realização de suas tarefas, o(as) que pontuaram questões pertinentes como controle, pressão, falsa liberdade, entre outros, demonstram clareza na compreensão de que, por trás dessa atividade, existe sim um controle que a todo momento manda e desmanda nos motoristas, pressionando-os e até os punindo a depender da situação.

Essa falsa autonomia “dada” ao motorista é de fundamental importância para esse tipo de trabalho, afinal, é ela que possibilita as condições para as políticas de flexibilidade existentes no serviço, além de retirar responsabilidades da empresa, tais como contratação, salários e direitos básicos assegurados na legislação trabalhista (CLT) como um salário-mínimo (POCHMANN, 2016).

Outro ponto necessário a se ressaltar é sobre a avaliação por estrelas da empresa Uber. Todos(as) os(as) entrevistados(as) sem exceção e independente de se considerarem livres ou não para executar seu trabalho, pontuaram o sistema de avaliação injusto, o vendo em sua maioria como desleal, injusto e até ineficaz, o qual não serve para avaliar de forma correta, sendo muito superficial e irrelevante, além de que ela serviria como uma forma de colocar medo e pressão aos motoristas. Observem os relatos a seguir:

Entrevistado (a) 8: Nunca achei. É uma avaliação totalmente sem noção. Parece que a avaliação é de um produto que tu compra em uma loja. Parece aquelas avaliações de quando a gente compra em loja online. É totalmente injusto! Aqui são pessoas, por mais que seja um carro, que seja uma corrida, mas quem está a frente desse carro, quem está conduzindo essa corrida é uma pessoa, então essa avaliação robotizada não condiz com a realidade. Às vezes, nós motoristas somos até injustiçados por ela e, o pior é que ficamos escravos dela, porque tu podes perguntar... a maioria dos motoristas tem medo de receber uma baixa avaliação, então faz de tudo para tudo correr bem durante a corrida. Isso querendo ou não, nos deixa preocupados.

Entrevistado(a) 5: Se tu perguntas para mim isso anos atrás, eu como cliente falaria que sim, que acho muito justo, porque querendo ou não é uma forma do cliente se respaldar, de ver se o serviço foi bom ou não, mas hoje, eu aqui na frente desse volante, vejo isso como uma forma de pressionar a gente motoristas. É por aqui, é por essas simples estrelas que ela pressiona a gente a rodar, a fazer corridas ridículas que não pagam nem a gasolina. Nós ficamos tão agoniados para a nossa avaliação continuar alta, a gente pega os clientes com medo de falar ou fazer algo, de até colocar uma música que não agrada o cliente e isso faça com que diminua a avaliação. Então, tu podes perguntar para qualquer motorista... nós nos submetemos a cada tipo de coisa, que as vezes é até vergonhoso.

Diante disso, é notório o quanto esses sujeitos não estão e nem se sentem livres para executar tal atividade, o qual esse sistema de avaliação acaba se dando como mais uma forma de pressionar esses(as) trabalhadores(as). Nesse contexto de uberização, a supervisão e avaliação das atividades são transferidas aos(as) usuários(as), os(as) quais não utilizam de fato critérios formais de avaliação e mesmo assim precisam definir o que é um trabalho de qualidade (ABÍLIO, 2020).

A flexibilidade e a autonomia oferecidas por esse tipo de trabalho, na verdade significa um trabalho sem qualquer forma de contrato, sem padrão de rendimentos, sem regulamentos de tempo ou local de trabalho, sem treinamento, sem acesso a sindicatos ou ação coletiva, sem proteção social, sem qualquer tipo de suporte legal ou regulamentar (DEGRYSE, 2016). Ainda de acordo com o referido autor, a expansão desse tipo de trabalho possibilitou que o trabalho se tornasse menos pesado e aumentasse a produção, porém, na mesma medida, possibilitou o aumento e a deterioração da qualidade da atividade laboral, criando “empregos líquidos”, reduzindo o trabalho formal, e fomentando a desregulamentação do mesmo, formando uma suposta autonomia, que jamais existiu ou existirá.

Como enfatiza Moda (2020), se no passado o contato direto entre trabalhadores(as) e gerentes era de fundamental importância para a execução do trabalho de acordo com o que era demandado pela empresa, atualmente os softwares afastam esse contato e permitem que ele aconteça virtualmente, o que cria uma visão aparente de liberdade, pois agora o capitalista autoriza e desautoriza por meio do aplicativo. As ordens da empresa acontecem em tempo real e logo a relação que se estabelece entre ela e os(as) trabalhadores(as) é hierárquica, subsumindo os(as) trabalhadores(as) aos interesses da empresa, o que é presenciado na relação da Uber com seus(as) motoristas como uma aparente liberdade. A noção de que eles(as) são livres é uma estratégia criada

pela empresa para esconder a verdade, realidade na qual os(as) motoristas estão inseridos(as): de controle, de pressão, de serem vigiados(as) e induzidos 24 horas por dia.

A começar dessa análise, vemos um dos elementos centrais para o surgimento e desenvolvimento da sociedade capitalista, descrito por Marx, os “[...] proletários livres como pássaros” (Marx, 1983, p. 264), ressurgem, agora, não mais visando afincar o capitalismo, mas sim, como uma forma de exploração do trabalho, contínua, onde trabalhadores(as) “livres” estão mais do que nunca amarrados nas entranhas do capital e acabam livres para serem submetidos(as) a degradantes e precarizantes formas de trabalho (AMORIM; MODA, 2021). Como afirma, o(a) entrevistado(a) 3: “[...] sou um escravo dessa empresa. Sirvo apenas para dar lucro para ela e nada mais [...]”.

Dessa forma, Antunes (2019) atenta para a falsa ideologia desse “novo trabalho” e enfatiza que hoje estamos vivenciando uma “era de precarização estrutural do trabalho”. É neste cenário que a Uber se populariza, especialmente em uma realidade social como a do Brasil e como a do município de Belém. Como já foi apresentado, há em sua história a informalidade e contratos de trabalho precários como marcas persistentes, além de ter a base de sua economia pautada nos setores de serviços e comércios, possuindo diferentes formas de aferir mais-valia e lucro, o que acaba afetando os(as) trabalhadores(as) de maneira diferenciada e complexa.

Diante disso, a falácia da liberdade, ou seja, de não pertencer ou dar satisfações a um(a) determinado(a) patrão(a), vendendo a ideia de complementar a renda ou de ganhar valores acima da média salarial do país, torna-se um atrativo a esses(as) motoristas, fetichizando suas relações e tornando-se um caminho para esses(as) motoristas tentarem mudar suas realidades.

### **3.6 Riscos da atividade**

Neste item, buscou-se compreender como esses(as) trabalhadores(as) se encontram em relação à segurança, visualizando as formas e situações que possam colocar seu trabalho e vidas em risco. A seguir, será exposta o Quadro 5, em que se destacará cada uma das situações de risco que os(as) entrevistados(as) da pesquisa passaram nos seus cotidianos enquanto motoristas da empresa Uber.

Quadro 5: Situações de risco

ENTREVISTADOS(AS)	SITUAÇÕES DE RISCO
Entrevistado(a) 1	Assédio sexual e moral
Entrevistado(a) 2	Acidente de trânsito
Entrevistado(a) 3	Acidente de trânsito e alagamento
Entrevistado(a) 4	Acidente de trânsito e assédio sexual
Entrevistado(a) 5	Problemas com o carro (pneu furado, parte mecânico) e assédio assexual
Entrevistado(a) 6	Assédio moral
Entrevistado(a) 7	Assalto, problemas com o carro, assédio moral e sexual
Entrevistado(a) 8	Acidente de trânsito e assédio moral

Fonte: Elaboração própria, 2023.

Com a ajuda do exposto, é observado que todos(as) os(as) entrevistados(as) já passaram por algum tipo de situação de risco que variam desde a acidentes de trânsito, problemas com o carro, alagamentos e assédios sexual/moral. Além disso, é impossível não notar que grande parte dos(as) entrevistados(as) já passaram por mais de uma situação, sendo que 4 deles já passaram por acidentes de trânsitos, 4 também já passaram por assédios sexuais e morais, 2 passaram por problemas com o carro e apenas 1 com problema por alagamento.

Desse modo, as situações de risco em sua maioria acabam se repetindo entre os(as) entrevistados(as), porém cada uma delas possui suas particularidades e complexidades, mas todas possuem algo em comum: o não posicionamento ou o não suporte por parte da empresa Uber. A seguir são descritos alguns dos relatos:

Entrevistado(a) 2: Te falei que tive o problema com o motoqueiro. De acidente foi só esse mesmo. De problema mesmo, de trânsito, foi só essa vez. Eu tomo cuidado, porque já sei que se acontecer alguma coisa vai ser eu que vou pagar o prejuízo. Agora, assaltos nunca aconteceu comigo. Eu tenho amigos que já passaram por isso, mas graças a Deus eu nunca passei. A gente tem nossos grupos, né,? A gente fica se comunicando por eles. Se a gente pega um passageiro estranho, a gente já passa o fio aqui nos grupos. É por isso que estou aqui com esse fone: a gente tá se comunicando direto, qualquer coisa suspeita um já avisa o outro e quem tiver por perto vem dá um apoio. É assim: a Uber não dá essa ajuda para a gente, então vamos ter que dá nosso jeito, deixar de rodar por causa de assaltos e de gente ruim é que não pode acontecer, a gente se ajuda. No final das contas, a gente tem mais ajuda dos parceiros do que da Uber.

Entrevistado(a) 3: Sim, por mais que a gente tome cuidado, mas você sabe como é esse trânsito de Belém: é um verdadeiro inferno, então já bateram no meu carro, já arranharam ele, isso eu trabalhando, eu estando com passageiro no banco de trás, e adivinha quem teve que pagar o conserto? Eu mesmo. A empresa não fez foi nada, e olha que eu fui atrás, fui no

suporte no aplicativo, ainda fui no escritório e só falaram que lá eles não resolvem essas coisas. Ganhei ainda foi estrelas baixas do passageiro, que por causa do incidente, acabou chegando alguns minutos atrasados no seu destino. Já me aconteceu de estar em alagamentos (que você sabe que Belém dependendo da rua e chuva, alaga tudo) e aí eu tive que correr atrás do prejuízo. Mesmo eu estando rodando com passageiro, fui eu que tive um prejuízo de quase R\$ 500,00 reais, porque fui na autorizada, porque estava na garantia ainda e eles me disseram que eu perdi a garantia por ter sido o prejuízo causado por um alagamento e ela não teria responsabilidade alguma.

Entrevistado(a) 4: Graças a Deus, durante todo esse tempo que rodo na Uber nunca tive problemas com assaltos e nem nada disso. O problema que tive foi com acidente de trânsito. Já bateram na traseira do meu carro, já amassaram essa porta direita, já quebraram retrovisor, e ai tudo foi por minha conta. O conserto fui eu mesmo que tive que pagar. Tentei entrar em contato com a central de ajuda e não me deram foi repostada alguma. Eu tive que bancar os gastos, até porque nunca paguei seguro para o meu carro, porque aí já é mais gasto, então tudo saiu do meu bolso mesmo. Foi um dinheiro que fez falta. Passamos lá em casa um período complicado, porque além do gasto do conserto, eu fiquei sem rodar durante um tempo, então as coisas apertaram um pouco, mas, graças a Deus, deu tudo certo [...]

Dessa forma, ambos os relatos ressaltam que esses(as) entrevistados(as) passaram por algum tipo de situação no trânsito em que, no momento do ocorrido, estavam com passageiros e mesmo assim a empresa Uber não deu suporte aos mesmos, o que fez com que os(as) motoristas tivessem que arcar com os custos do prejuízo. É o que ressalta Antunes (2020) ao discorrer que os(as) trabalhadores(as) da empresa Uber com seus automóveis arcam com as despesas de seguro, gastos de manutenção dos seus veículos, com possíveis acidentes e incorrências que possam acontecer no cotidiano do trabalho, enquanto a empresa não custeia nada, apenas se apropria do mais-valor gerado pelo sobretrabalho dos(as) motoristas sem nem um tipo de regulamentação social do trabalho, o que gerará obviamente despesas à esse(a) trabalhador(a). Por isso, não seria um equívoco considerar que este(a) trabalhador(a) paga para trabalhar.

Esses(as) trabalhadores(as) estão expostos aos mais diversos tipos de perigos no cotidiano de trabalho. O quadro 5 exposto mostra que 4 dos sujeitos da pesquisa já passaram por assédio sexual e moral, além de 1 deles ter passado por situação de assalto/arrastão, o que mostra a insegurança que estes vivenciam cotidianamente. A seguir será exposto alguns dos relatos:

Entrevistado(a) 1: Olha... eu nunca tive problemas com assaltos, porque nós motoristas Uber (pelo menos a maioria ou deveriam ser no caso), a gente trabalha com um grupo de motoristas também. O celular fica ali no painel. A gente fica com o fone de ouvido e um fica monitorando o outro [...] sobre essa questão do assédio [...] Eu já passei por algumas situações e a maioria eram por parte de homossexuais e geralmente pelo período da noite isso. Eu não sei se é por conta de às vezes eles entrarem um pouco mais alcoolizados e tudo mais, porém eu mantive a postura, mandei ele também manter a postura, se não iríamos partir dali para a delegacia ou caso ele continuasse nas investidas dele, para resguardar minha segurança física, eu iria mandar ele descer naquele momento do meu carro, onde ele estivesse, entendeu? Mas acontecia, a gente precisava manter a postura e colocar a pessoa no seu lugar.

Entrevistado(a) 4: [...] eu já tive problema com cliente abusado. Como eu rodo nos finais de semana de madrugada, então pego muito cliente bêbado que acaba querendo passar dos limites. Já tive um problema com um que uma vez peguei saindo de uma boate aqui do centro, que quando estava indo pegar ele, assim que entrou no carro sentou no banco da frente e quando fui prestar atenção no chat, ele tinha mandando a letra B. Essa tal de letra B é um código que os caras gays usam para os motoristas de aplicativo, que querem trocar o pagamento da corrida por sexo oral. Eu na época não sabia disso, então não me atentei. Ele ficou sentado no banco da frente do meu lado, puxando assunto com umas conversas estranhas e eu tentando puxar assunto sobre outras coisas, até que ele soltou o cinto e veio alisar as minhas pernas, quase pegando no meu pênis. Ai as coisas não prestaram dentro do carro. Eu respeito todo mundo, não tenho preconceito, mas esse tipo de coisa é sacanagem, é falta de respeito, eu engrossei mesmo para o lado dele, empurrei e ameacei mesmo, e fiz ele descer do meu carro. Na mesma hora reporteí a situação para a Uber, porque fiquei também com medo que ele mentisse e fosse reportar que eu que tentei alguma coisa, então reporteí toda a situação. Isso é só uma das coisas que já aconteceram de situações ruins. Acontece tanta coisa complicada, principalmente com gente bêbada, com gente que está saindo de festa. Infelizmente eu ainda rodo nesses horários, porque é quando as corridas dão os melhores valores.

Entrevistado(a) 5: [...] todo esse tempo que rodo na Uber, nunca sofri um acidente, nunca teve nada de acidente de trânsito, nada dessas coisas. O que aconteceu já é pneu furado, é um problema no carro, coisas assim, que graças a Deus têm as meninas do grupo que logo vieram me socorrer [...] Olha... Eu já tive uma situação bem ruim dentro do carro. Peguei um passageiro a noite, e é até por isso que parei mais de rodar tão tarde da noite (de madrugada, né?) e ai você sabe como é homem ver uma mulher dentro de um carro, sozinha, e acha que pode tudo. Ele começou perguntar coisas de intimidade: perguntando se eu era solteira, se eu morava só, falando que uma mulher bonita como eu não deveria estar trabalhando desse jeito, que se eu estivesse com ele, eu não iria precisar trabalhar, essas coisas idiotas. Então eu comecei a desconversar e percebi pelo espelho aqui, que ele estava no banco de trás se tocando, se masturbando e eu entrei em desespero. Tentei manter a calma, mas foi difícil, falei nos grupos das meninas o que estava acontecendo. Isso, é claro que foi tudo por códigos que só a gente entende, e aí falaram para eu parar em um posto na BR, para mentir que iria abastecer e eu fiz isso, quando cheguei no posto já estava uma Fox, que sou amiga dela até hoje, e um Mike que é marido dela me esperando. Foi um alívio tão grande, tu não tens ideia [...] Então é assim, querendo ou não, esse trabalho tem riscos, e para a gente, que é mulher, tem muito mais. Os homens enxergam a gente aqui no volante e pensam logo em tirar proveito, em conseguir algo, mas não é bem assim. Eu hoje ando com um punhal aqui embaixo do banco, acho que nem deveria estar te contando isso, mas de verdade é uma forma de eu me proteger, porque a Uber não faz nada, não dá uma segurança para a gente de verdade. Depois de tudo, eu reporteí a situação para ela e parece que o cara foi banido, mas me fala, o que isso resolve? E o meu trauma? E o medo que foi depois para eu voltar a dirigir? Foi semanas para eu ficar tranquila e até hoje eu ainda tenho receio.

Entrevistado(a) 8: [...] O que já ocorreu foi situações de assédio, de passageiros ficar com piadinhas, ficarem dando em cima, mas eu sempre assumi uma postura bem séria e sempre cortei logo esse tipo de coisa. Já tive uma situação que eu tive que ameaçar o passageiro, tive que falar que iria acionar a polícia e meus amigos motoristas se ele não parasse com aquele assunto. São coisas que acontecem dentro do carro, que acontecem no cotidiano dirigindo por Belém, que não podemos contar com o suporte da empresa. Contamos mais com os parceiros, com os nossos colegas de grupos de WhatsApp do que com a própria empresa.

Entrevistado(a) 7: Vixe! Eu já perdi as contas do tanto de coisa desse tipo que aconteceram comigo. Eu já fui assaltado em um arrastão, invadiram meu carro e roubaram eu e os passageiros, levaram nossos celulares, cordão e dinheiro. Já fui assediado moralmente por passageiros, tanto aqui no chat do aplicativo, quanto aqui dentro do carro, passageiro me ofendendo, falando palavrões, me chamando de vagabundo e entre outras coisas. Já fui assediado sexualmente por passageiro que já chega pedindo o tal do “Hall’s preto”, que eu não sei se você sabe, mas essa coisa de “Hall’s preto” é uma história que homens que são gays, tanto passageiros, quanto motoristas, fazem para trocar a corrida por sexo. Já

mandaram a letra “B” aqui no chat, que também é um código de homens gays para quererem trocar a corrida por sexo. Então é assim: a gente, aqui dentro desse carro, estamos sujeitos a tudo que não presta. É um risco que infelizmente precisamos correr para manter o sustento de casa, para colocar comida na mesa. E aconteceu e ainda acontece esse tipo de situações e problemas comigo e com vários outros motoristas, mas nunca tem apoio da empresa. Eu mesmo já mandei mensagem para lá, e depois de um tempo é que eles responderam que isso não vai acontecer mais, porque a empresa tem a opção de bloquear o usuário. Ela também pode fazer com que eu nunca mais apareça disponível para esse usuário, mas o problema é que a gente não sabe mesmo se isso vai acontecer. Não sei se, na prática, se vai acontecer mesmo. Ela não nos dá uma resposta segura. A gente, querendo ou não, não temos segurança por parte da empresa. Muita das vezes, é nós mesmo, motoristas, que ajuda um ao outro. Podemos contar mais com a gente mesmo, do que com a Uber.

Com esses relatos na íntegra, busca-se mostrar o quanto esses motoristas, independentemente de serem homens (Mike’s) ou mulheres (Fox’s) – como esses motoristas se intitulam: o primeiro faz referência ao gênero masculino; e o segundo, ao feminino –, estão vulneráveis em relação à segurança, dirigindo para a empresa Uber, porém obviamente existem suas particularidades em relação ao gênero.

Outro ponto importante é o relacionado a essa questão, é possível visualizar que as entrevistadas 5 e 8 desta pesquisa encontram situações particulares e complexas em seu cotidiano de trabalho, onde acabam deixando essa relação ainda mais complexa, como se pode notar nos relatos expostos acima. Dessa forma, uma das tendências mais pertinentes na estrutura do mercado de trabalho do Brasil nas últimas décadas é o crescimento intenso e de forma progressiva da participação das mulheres nesse mercado. O aumento da presença feminina na esfera produtiva da economia do país, independente do seu caráter formal ou informal, há relação com diversos fatores dos quais se pode destacar a expansão da escolaridade das mulheres, os efeitos da transição demografia, a conseqüente queda nas taxas de fecundidade assim como a redução do tamanho das famílias e as transformações culturais no papel social da mulher (GOLDIN, 2006; WAJNMAN, 2006; BRUSCHINI, 2007).

Diante disso é importante destacar que a precariedade atinge uma parcela significativa das mulheres ocupadas, e isso acaba se dando como uma marca da inserção feminina no mercado de trabalho brasileiro, fazendo com que, dentro das relações laborais, as mulheres corram ainda mais perigo do que homens, fazendo que suas relações de trabalho encontrem particularidades mais complexas e diversas, sendo permeadas pela visão de uma sociedade machista e patriarcal (BRUSCHINI, 2007).

Logo, é verificado que a inserção das mulheres nas relações laborais se dá de forma mais desfavorável em comparação aos homens, o qual é possível observar que a introdução delas no mercado de trabalho do país apontem para uma maior incorporação no pequeno setor não contratado e informal – pequenas empregadoras, autônomas e empregadas sem carteira assinada – colocando-as em risco diário em seus postos de trabalho (DEDDECA, 2004). A partir dessa relação

de gênero, da qual existem particularidades quanto as relações laborais, é possível destacar por meio dos relatos dos(as) entrevistados(as) situações de risco como assédio sexual e moral por parte de passageiros(as) em seus cotidianos de trabalho.

De acordo com o Jusbrasil<sup>73</sup> (2023), o assédio moral expõe os(as) trabalhadores(as) a(à) situações humilhantes, constrangedoras, repetitivas e prolongadas durante a jornada de trabalho e no exercício de suas funções, levando a vítima a se desestabilizar emocionalmente. Já o assédio sexual pode acontecer por atos, insinuações, contatos físicos forçados, convites inconvenientes, pela conduta que objetiva o prazer sexual de várias formas, causando constrangimento e afetando a dignidade da vítima. Além disso, Zanetti (2014) menciona que não se deve confundir os dois. Ambos são formas de violência, porém, existem especificidades entre os dois. A diferença essencial entre as duas modalidades reside na esfera de interesses tutelados, pois o assédio sexual atenta contra a liberdade sexual do indivíduo e o assédio moral fere a dignidade psíquica do ser humano.

Dessa forma, é nítido que motoristas vivenciem os mais diversos tipos de violência e situações de risco que, de acordo com Filgueira e Antunes (2020), é algo que sofrem para poder sobreviver, para garantirem o alimento em suas casas. Esses(as) trabalhadores(as) não estão dentro de um carro passando por diversas situações por vontade própria, mas sim pela necessidade de sobrevivência que os(as) obrigam a colocarem suas vidas em perigo diariamente.

Como debatido nos capítulos que antecedem essa reflexão, essa forma de trabalho se aproxima do entendimento de trabalhador(a) *just in time*, ou seja, aquele que determina sua jornada de trabalho em função dos ganhos que precisa alcançar, assumindo assim os perigos da atividade, mesmo estando desprovido de qualquer proteção trabalhista (ABILIO, 2020).

Esse(a) trabalhador(a) uberizado(a) está permeado(a) por um trabalho tecnológico e desprotegido(a), em que é responsável pelo instrumento de trabalho, pela manutenção, pelos custos e até pela sua própria segurança (PINHEIRO; SOUZA; GUIMARÃES, 2018). Isso é identificado com os relatos das entrevistas em que trabalhadores(as) passam pelos mais diversos tipos de situações de risco e mesmo assim precisam lidar com elas sozinhos(as), unir forças e montar estratégias para sua segurança, pois a empresa e o Estado não dão nenhum suporte/subsídio no que se refere ao tema.

Por mais que Belém, segundo a Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social do Pará – SEGUP/PA, deixou de estar no ranking das cidades mais violentas do mundo, cuja informação é da instituição internacional “Segurança, Justiça e Paz” (Conselho Cidadão para a Segurança Pública e Justiça Penal), com base na taxa de homicídios das cidades com mais de 300 mil habitantes, dados

---

73 Ver site: <<https://www.jusbrasil.com.br/artigos/diferenca-entre-assedio-moral-e-assedio-sexual-no-ambiente-de-trabalho/480461363>>. Acesso em: 12 mar de 2023.

correspondentes ao ano de 2020. O município de Belém esteve por duas vezes entre as 50 cidades com maior índice de criminalidade do mundo. No ano de 2017, a capital paraense esteve na 10ª posição, na 12ª em 2018 e a começar de 2020 não apareceu mais na lista.

Segundo fontes do O Liberal<sup>74</sup>, Belém é a capital mais segura da região Norte e Nordeste do país, com redução de 12,9% na ocorrência de mortes violentas intencionais quando comparados os números de 2020 com 2021. A capital também registrou a mais baixa taxa de homicídios por cada grupo de 100 mil habitantes entre as capitais das duas regiões, passando a ocupar a 16ª posição no ranking nacional em mortes violentas.

Ainda que a região apresente queda nas taxas de violência e criminalidade, é possível perceber que estes(as) motoristas estão sujeitos aos mais diversos tipos de situação de risco. Nos relatos é constatado que esses(as) trabalhadores(as) passam por situações violentas e que ainda assim não possuem um suporte adequado, fazendo com que precisem se articular entre si e se protegerem. Essa é um dos motivos que motiva “Mike’s” e “Fox’s” (como esses motoristas se reconhecem entre si, já comentado nesta pesquisa) a se articularem, montarem estratégias e formas para se protegerem, como a criação de grupos em redes sociais, mas principalmente em grupos de *WhatsApp* que são os seus canais de segurança e ajuda entre si.

De acordo com Bezerra (2019), o trabalho nos aplicativos é reconhecido como uma fonte de renda provisória, o qual estará ligado a ausência de elementos basilares que venham garantir a concretude ao trabalho e desfavoreça a formação de uma identidade profissional dos prestadores de serviços. É fato que esse tipo de serviço, como veremos mais adiante, desmonta qualquer tipo de identidade profissional ou formas de organização dessa classe, mas é um fato também que esses(as) motoristas ao se verem desprotegidos(as) em relação a sua segurança, organizam-se com os mecanismos que possuem, auxiliam-se e se ajudam entre si, tentando facilitar o cotidiano de trabalho, haja vista que reconhecem o quanto é difícil e que sem ajuda ou “parceria” tudo ficaria ainda pior.

Ainda que esses(as) trabalhadores(a) se articulem e se ajudem, cabe considerar que esses(as) profissionais estão desprotegidos(as). Como enfatiza Praun e Antunes (2020), são trabalhadores(as) desamparados(as) dos mínimos sociais, dos direitos trabalhistas e de segurança, fazendo com que estejam sujeitos aos mais diversos tipos de risco de vida e constrangimentos, o que os torna, diante da falta de amparo por parte da empresa e do Estado, responsáveis pela sua própria segurança e que procurem meios para garanti-la.

---

74 Disponível em: < <https://dol.com.br/noticias/para/729472/belem-se-torna-a-capital-mais-segura-do-norte-e-nordeste?d=1>>. Acesso em: 05 de jan de 2023.

### 3.7 Remuneração

Ao se referir à remuneração nesse tipo de serviço, é visto que ela é composta por apenas uma parte variável, tendo em vista que o(a) motorista é remunerado(a) de acordo com a demanda – isso, é claro, se de fato prestar o serviço, não tendo um valor fixo, salário mensal, salários indiretos ou qualquer tipo de auxílio necessário à execução da atividade. Ademais, partindo das discussões de Abílio (2020) e Kramer (2017), é identificado que o não assalariamento ou a falta de segurança referente a não existência de um salário-mínimo mensal empurra esses(as) trabalhadores(as) a trabalharem por longos períodos e a aderirem a mais de uma empresa aplicativo.

Dessa maneira, nesse ponto se buscou apontar essa forma de remuneração, como ela ocorre, o quanto exige dos(as) motoristas e se de fato é suficiente para sua sobrevivência. A seguir será exposto o Quadro 6 com os aplicativos que os(as) entrevistados(as) da pesquisa trabalham:

Quadro 6: Aplicativos que os(as) entrevistados(as) utilizam/trabalham

ENTREVISTADOS	APLICATIVOS
Entrevistado 1	Uber, 99 e o Drive Pará
Entrevistado 2	Uber e 99
Entrevistado 3	Atualmente só a Uber, mas já trabalhou com a 99
Entrevistado 4	Uber e 99
Entrevistado 5	Uber, 99 e In Driver
Entrevistado 6	Uber, 99 e In Driver
Entrevistado 7	Uber e 99
Entrevistado 8	Uber e 99

Fonte: Elaboração própria, 2023.

Diante do exposto, é possível visualizar que todos os(as) entrevistados(as) trabalham para mais de um aplicativo, concentrando-se em sua maioria em dois aplicativos, Uber e 99, em que para apenas 3 dos(as) entrevistados(as) existe diferença, como se pode ver no relato do(a) entrevistado(a) 4: “Eu rodo na Uber e na 99, mas prefiro mesmo a Uber. Querendo ou não, ela ainda é mais organizada. A 99 é muito povão, é muita bagunça” ou do(a) entrevistado(a) 6: “[...] única coisa que posso falar é que a Uber, as corridas dela, não são para lugares tão ruins. Às da 99 já é mais complicado. Parece que é para o pessoal mais pobre”.

Ambos relatos fazem referência ao público, locais de embarque e destino, enfatizando que o aplicativo da 99 não filtraria as corridas, os direcionando para lugares e pessoas “perigosas”. Acerca da remuneração, todos(as) os(as) entrevistados(as) concordaram que não há diferença, pois precisam rodar para conseguir uma boa remuneração. Caso não rodem “valendo”, a remuneração não será adequada para suprir os custos do trabalho e suas necessidades. A seguir alguns dos relatos:

Entrevistado(a) 1: [...] O motorista Uber consegue fazer em média uns R\$ 3.000 mil reais, porém tem todos custos. Geralmente as parcelas dos carros são mais de R\$ 1.200 reais, e no final das contas se ele for botar todos os custos que ele tem como IPVA, pneus (que um jogo é em torno de um salário-mínimo), então ele vai ter que rodar bem mais. Ou seja, o que a gente fazer de lucro nosso mesmo, é só nos finais de semana, que é aí que a gente consegue ganhar um pouco mais, que a gente consegue chegar na casa dos R\$ 4.000 ou R\$ 4.500 reais. Mas no geral mesmo a gente trabalha para rodar. Parece que é mais gasto do que lucro mesmo.

Entrevistado(a) 2: Olha... Eu consigo por volta de uns R\$ 2.000 mil reais a R\$ 3.000 reais por mês. Não dá para falar um valor exato, porque varia muito. Tem época que dá bom, tem época que não dá tanto, mas é o que te falei: o cara tem que rodar, porque não é só lucrar, tem também todo o gasto com carro, com IPVA, internet. Tem tempo que eu consigo bem mais desse valor que te falei, mas para isso eu tenho que virar a noite direto. Eu fazia muito isso quando comecei: rodava de 8 da manhã até as 8 da manhã do outro dia, 24 horas direto, conseguia uma grana boa, principalmente nessa época que ainda pagava as parcelas do carro. Era ótimo esse dinheiro, mas o corpo não aguenta. Eu fazia dois, três, quatro dias seguidos e ficava morto, era como se eu estivesse doente, fora que o cara fica cansado, estressado sem paciência para nada, até minha mulher falou para eu parar com isso porque senão eu ia ficar com a Uber, mas não ia ficar com ela e com meus filhos, então eu fui parando mesmo. E hoje como te falei, faço uma escala de horário para rodar.

Entrevistado(a) 4: É difícil falar o valor exato, porque têm mês que dá bom e têm mês que dá bem ruim, mas geralmente fica em torno de R\$ 2.000 mil a R\$ 3.000 mil reais por mês. Mas é assim, esse dinheiro não é todo nosso, tem manutenção do carro, tem a gasolina, tem o pacote de internet, tem ainda que pagar a parte da Uber, tem o IPVA, então é um valor até alto, se a gente for pensar no salário-mínimo, mas que no final não sobra praticamente nada para nós [...]

A partir da exposição desses três relatos é possível visualizar que a média de ganhos dos(as) entrevistados(as) da pesquisa fica em torno de R\$ 2000 mil a R\$ 3000 mil reais, valor confirmado por todos(as) os(as) entrevistados(as). Todavia, também foi atestado que esse lucro, mesmo sendo acima da média salarial do país e da realidade de Belém<sup>75</sup>, ainda assim está fora de contexto, pois a quantia não fica em seu total para os motoristas – parte dela ou mais da metade do referido valor, vai para manutenção do carro, internet, IPVA, gasolina e todos os gastos já apontados no item “custos da atividade”.

---

75 Segundo a Carta Capital, em 2021, o salário mensal médio no Brasil era de R\$ 2.480,80, o que somava R\$ 29.769 ao ano. Já em 2022, o salário anual foi de R\$ 30.483,90 – ou R\$ 2.540,33 mensais. Segundo dados do IBGE (2020) o salário médio mensal dos trabalhadores formais no município de Belém do Pará está em torno de 3,5 salários mínimos. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/cartaexpressa/salario-medio-no-brasil-teve-recuo-de-69-em-2022-acima-da-media-mundial/>. Acesso em: 15 abr. de 2023.

Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/panorama>. Acesso em: 15 abr. de 2023.

Outro ponto pertinente, diante dos relatos, é sobre as taxas que a empresa Uber cobra de seus motoristas, pois como relatado, para cada corrida existe o cálculo de um valor que se baseia na distância, tempo percorrido e a relação entre oferta/demanda de motoristas na região em que o chamado da corrida foi feito. Do valor total da corrida a empresa retira cerca de 25 % e repassa aos seus motoristas 75%, fazendo com que o valor total da corrida seja dividido na relação empresa-motorista e na motorista-custos da atividade. Outrossim, o motorista não recebe pelo tempo de espera para aparecer uma corrida ou pelo deslocamento em ter que buscar um(a) passageiro, os(as) quais todos(as) os(as) entrevistados(as) mencionaram que isso seria um ponto negativo, pois perdem tempo e gastam gasolina, mas ainda sim não recebem nada em troca.

Partindo dessa relação, de acordo com as reflexões de Moda (2020), a empresa acaba se colocando como uma simples intermediadora entre o(a) usuário(a) e o(a) motorista, com os valores sendo pagos entre esses dois agentes (ela apenas recebe um valor pela sua intermediação). É com base nisso que a empresa produz sua argumentação para não criar vínculos empregatícios com seus(as) motoristas. Por meio disso ela os(as) têm como “parceiros(as)”, pois seriam eles(as) que receberiam o valor dos serviços e apenas repassariam para a empresa uma parcela desse valor, pagando pela sua intermediação – O que não é verdade. Segundo o referido autor, é a Uber quem paga aos seus motoristas cerca de 75% do valor total de cada corrida, o que configurará uma relação salarial ao invés de considerá-la como uma simples intermediadora.

A Uber não define uma jornada de trabalho, muito menos um local para execução dos serviços ou exclusividade desses(as) motoristas em relação à empresa. Supostamente, como já apresentado, os(as) profissionais teriam autonomia e liberdade para decidirem quando, quanto e onde trabalharão, porém, como já é de conhecimento do(a) leitor(a,) a remuneração destes(as) trabalhadores(as) está ligada diretamente às horas trabalhadas, ou seja, ganharão o que produzirem. Logo, tais motoristas passam a estar disponíveis 24 horas por dia, dirigindo por longas e exaustivas horas, buscando estratégias, como já apresentadas, para ficar mais tempo no aplicativo, pois todo o tempo existente para eles(as) se torna tempo de trabalho. Esse tipo de remuneração, contida na relação entre esses(as) motoristas e a empresa Uber, transforma todo intervalo de tempo em possibilidade de aumentar os rendimentos, de conseguir mais dinheiro, de “rodar” mais para lucrar mais.

Ademais, observa-se que a remuneração desses(as) motoristas, em relação ao município de Belém, é considerada elevada se comparada a média salarial do país, assim como o cenário do mercado de trabalho do município que, como já foi apresentado, possui taxas consideráveis de desemprego e informalidade. Esse contexto social e econômico faz com que motoristas de diferentes idades e gêneros saiam diariamente de suas casas na busca de arrecadar o mínimo para sua

sobrevivência, como relata o(a) entrevistado(a) 3: “[...] hoje eu estou me encaixando como escravo do trabalho, porque nós temos que viver dentro de um carro para sobreviver [...]”. É diante disso que motoristas trabalham de formas cada vez mais intensa para sua subsistência. Independente do tempo que passam dirigindo, dos adoecimentos e complicações de saúde, o importante para uma grande parcela é subsistir.

É diante dessa realidade que os(as) “parceiros(as)” da Uber sobrevivem, em que a falta de proteção social ao(à) trabalhador(a), a instabilidade nos rendimentos, associada às estratégias para reduzir ainda mais os ganhos dos motoristas. Trata-se de sua exploração, que de forma bastante velada, obriga-os a trabalhar por longas horas sem parar, caracterizam um contexto de precarização, no qual esse(a) trabalhador(a) vive na incerteza, sem nenhum tipo de garantia referente ao seu trabalho, aos seus ganhos ou a uma possível melhora de vida. (ABÍLIO, 2019; STANDING, 2014).

### **3.8 Sindicalização e reivindicações**

Tratar sobre sindicalização e reivindicações no trabalho por aplicativo se transforma em um grande dilema, pois as características de subordinação e controle permeiam o trabalho uberizado. As formas em que acontecem esse controle, sob a vigilância e o gerenciamento, acabam sendo disfarçadas e pouco tangíveis. Nessa relação, o(a) trabalhador(a) não é considerado trabalhador(a), torna-se parceiro(as), autônomo(a), microempreendedor(a) e colaborador(a). Entretanto, essa relação equívoca, pautada sobre o discurso da “parceria” entre empresas-aplicativos e trabalhadores(a), acaba se esgotando quando tais indivíduos uberizados tomam conhecimento e se apropriam de seu poder enquanto multidão, estabelecendo, dessa maneira, uma coletividade com forma de resistência e negociação. Esses aspectos acabam explicitando as veladas maneiras de controle, subordinação e opressão (ABÍLIO, 2020, p. 121).

Baseado nisso, buscou-se entender como os sujeitos da pesquisa estavam em relação às entidades sindicais e reivindicações dos motoristas de aplicativo: 7 dos(as) entrevistados(as) ao serem perguntados(as) se conhecem, participam ou já ouviram falar sobre entidades sindicais que representam motoristas de aplicativos, relataram nunca terem participado de nem um tipo de entidade sindical. A exemplo, temos o relato do entrevistado(a) 3 que afirma: “Eu já ouvi falar nos grupos de WhatsApp, mas nunca vi nada direito sobre eles e nunca participei de nada disso [...]”; o(a) entrevistado(a) 1 comenta: “[...] Eu já ouvi falar, mas nunca procurei saber e nem participar”; já o(a) entrevistado(a) 8 diz: “Nunca participei. Já vi nas redes sociais, nos grupos de WhatsApp,

mas foram mensagens e imagens bem aleatórias. Para te falar a verdade, eu nem sei direito sobre eles [...]”. Apenas o (a) entrevistado (a) 3 relatou conhecer:

Entrevistado(a) 3: Já conheci sim, porém todos os sindicatos ou tentativas de sindicato, nunca deram frutos para nós, até porque eles começam logo a querer o benefício só deles e não para nós de verdade. E pode ver: a maioria dos motoristas de aplicativos, não estão de acordo com o sindicato, por quê? Porque acabam defendendo só os interesses deles e não da classe. Infelizmente, não deu certo. Eu gostaria muito que nós tivéssemos um sindicato bem estruturado, bem forte, que lutasse mesmo e que conhecesse a classe, o nosso trabalho, porque aí sim teríamos pessoas que estariam lutando a nosso favor, contra a precariedade, a situação de trabalho, contra a complexidade financeira. Só que dentro de Belém, também eu qualifico os nossos motoristas como muito “burros”, porque eles não conseguem compreender que se a gente se unisse, se a gente tivesse mesmo um sindicato, nós seríamos muito mais fortes. Porque, por mais que esse sindicato possa, no começo, defender algo mais particular, mas em algum momento a gente iria se encaixar e começar a brigar por melhoria [...]

Assim, é possível dizer que grande parte dos(as) entrevistados(as) desconhecem na prática a existência de um sindicato que está a seu favor ou apenas conheceram através de mensagens por redes sociais e grupos de WhatsApp, como é o caso do Sindicato de Motoristas de Aplicativos do Estado do Pará (SINDTAPP) que está, segundo dados da consulta ao CNPJ,<sup>76</sup> ativo desde 2018 no Estado do Pará e se localiza no município de Belém.

O que é possível notar, diante dessa falta de proximidade e até conhecimento sobre uma entidade sindical que esteja a seu favor, é que a organização dos(as) trabalhadores(as) que são mediados(as) por aplicativos, torna-se um desafio que ultrapassa as dificuldades tradicionais encontradas pelo movimento sindical. O trabalho, a partir dos aplicativos, tornou-se individualizado, motoristas passam a ser classificados(as) como autônomos(as), não existe uma estrutura física como antigamente no chão de fábrica, que facilitava os encontros dos profissionais para se organizarem e debaterem sobre suas condições de trabalho e até mesmo para se organizarem no que se refere a mobilizações, greves e manifestações como interromper as atividades da empresa/fábrica. Agora são necessárias novas estratégias, mecanismos e forma de articulações políticas para reivindicarem ou se mobilizarem (MODA, 2020).

É perceptível pelos relatos que todos(as) os(as) entrevistados(as) não são contra essas entidades sindicais, nem contra reivindicações e mobilizações. Ainda que existam ressalvas acerca da sua atuação, da sua importância, força e eficácia, todos(as) concordam que elas seriam de grande ajuda para a classe, que trariam benefícios para os motoristas. A seguir, os relatos dos entrevistados 1,2 e 5 ao serem perguntados(as) sobre suas percepções dessas entidades sindicais:

---

76 Disponível em: < <https://consultacnpj.com/cnpj/sindicato-de-motoristas-de-transportes-por-aplicativo-do-estado-do-para-sindtapp-sindtappa-31428552000129>>. Acesso em: 04 mai. de 2023.

Entrevistado(a) 1: Eu não sou contra, mas olha... No momento é muito complicado falar sobre isso, porque não existe nem uma lei que venha regulamentar esse nosso serviço, entendeu? Então, até o próprio sindicato ele não consegue trabalhar de forma mais adequada, já que a gente não tem nem uma lei que venha beneficiar a gente ou olhar pela gente [...]

Entrevistado(a) 2: Vou te falar a real: não sou contra, de verdade mesmo, só não conheço direito, então vejo esse sindicato da Uber como sem poder nenhum. Tanto que tu podes perguntar e a maioria dos motoristas não vão saber te falar, o que é, de onde é, onde fica, não vão saber. A gente vê uma ou outra notícia circulando nos grupos, mas não é nada de importante, é só besteiras. Tu achas que um sindicatoinho aqui de Belém vai dar conta de lutar contra a Uber? Não vai, não tem como.

Entrevistado(a) 5: É importante, todo mundo sabe que é importante, a gente sabe que na teoria eles iriam lutar pelos nossos direitos, iriam lutar para melhorar a nossa situação aqui na Uber, mas, na prática, isso não acontece, principalmente quando se trata de motorista de aplicativo, que é uma classe toda desunida, é cada um por si. A gente até tem nossos parceiros que dão uma força, mas não passa disso. Falar que vamos nos organizar, que vamos sair em passeata, isso é muito difícil de acontecer. A gente não tem uma representação forte que tenha o poder de verdade para organizar, para dar ânimo para nós participar. O que têm é esse sindicato que vi no Instagram, que de mês em mês faz uma postagem sobre alguma besteira, e se tu for perguntar, tenho certeza que quase nenhum motorista conhece eles, então é difícil. A gente já é desunido. A gente só quer saber de rodar e fazer dinheiro e ainda não temos ninguém forte para organizar a classe. Aí tudo complica [...]

Contata-se que o sindicato é de conhecimento dos(as) entrevistados(as), não em sua forma física, não por participarem de reuniões ou atos, mas sim por publicações em redes sociais e aplicativos de mensagens. Muitos consideram sua importância, mas também questionam sua força e relevância, acreditando que ainda faltaria muito para de fato tal sindicato poder atuar e ajudar esses(as) motoristas. Por conta disso, eles(as) acabam descredibilizando essa entidade pela sua pouca divulgação, sendo conhecida apenas por publicações, assim como também por reconhecerem a Uber como uma empresa de grande porte, o que dificultaria lutar contra ela e a ausência de leis que os(as) amparem.

Nesse sentido, é possível afirmar que a fragilidade dos sindicatos nos últimos anos não é resultado apenas de reformas específicas, como é o caso da atual reforma trabalhista. Segundo Krein (2018), há um contexto econômico, político e ideológico desfavorável à ação coletiva, que colocou os sindicatos em uma condição defensiva e de perda de forças.

Ghiraldelli (2022), aponta que as medidas colocadas em prática, especialmente nos governos de Michel Temer (2016-2018) e em curso no governo de Jair Bolsonaro desde 2019, mostram o compromisso do Brasil com as prerrogativas ortodoxas neoliberais do capitalismo contemporâneo, além de representarem o rebaixamento de direitos e do sistema de proteção social e das investidas contra o sindicalismo de todas as formas de organização coletiva. As reformas (trabalhista e previdenciária) aprovadas nesse período, representam perdas históricas à classe trabalhadora ao que

se refere aos direitos e proteção social, representando para ela uma maior vulnerabilidade, incertezas e inseguranças.

Com base no exposto, percebe-se que essas entidades sindicais encontram cada vez mais dificuldades para sua atuação e desenvolvimento no que diz respeito às formas de trabalho uberizado. Elas se deparam com o monitoramento constante e o desencorajamento por parte das empresas-aplicativos acerca dos(as) trabalhadores(as) e seu ativismo. O medo de retaliações a esses(as) trabalhadores(as) pelas empresas é uma constante na qual podem ocorrer mediante a desativação ou exclusão destes em suas plataformas de trabalho (DE STEFANO, 2016, p. 9-10).

Isso também reflete nas mobilizações e reivindicações dos quais todos(as) os(as) 8 entrevistados(as) não são contra, porém possuem suas ressalvas. A saber: Entrevistado(a) 1: “Não, eu nunca participei, não sou contra, só que nunca me interessei em participar mesmo”; Entrevistado(a) 8: “Eu nunca participei, não sou contra, só nunca participei”. Ademais, se destacam outros relatos:

Entrevistado(a) 2: Eu nunca participei de nada dessas coisas, mas é importante né? Eu vejo as notícias lá de São Paulo, Rio de Janeiro, que os caras se organizam mesmo, vão para as ruas e brigam mesmo Direto na televisão aparecendo motoristas de aplicativo. Os caras que são entregadores manifestando, brigando porque um dos seus companheiros foram sacaneados. Isso é bacana de se ver, é bacana ver todo mundo se juntando desse jeito, mas aqui em Belém a gente não tem nada disso. No máximo, a gente se junta nos grupos do WhatsApp por conta da segurança e nada mais do que isso.

Entrevistado(a) 4: Eu nunca participei, já ouvi falar, já vi até convites nos grupos de WhatsApp, mas nunca me interessei em participar. Não sou contra, mas eu penso que se eu paro um ou dois dias para ficar indo em paralisação, quem é que vai bancar o meu prejuízo? Quem é que vai colocar comida na minha mesa? Então eu prefiro mesmo rodar.

Assim como com as entidades sindicais, ao se tratar de reivindicações e lutas, os(as) entrevistados(as), em sua totalidade, não são contra a realização de tais atos, porém nunca participaram e possuem algumas ressalvas, como os(as) motoristas de Belém serem desunidos(as) ou, caso parem para reivindicar, como ficará seu lucro do dia, entre outras coisas. São medos e questões comuns que o capitalismo coloca a esses(as) trabalhadores(as), como um meio de desmonte e enfraquecimento da classe, como uma forma de deixar esses(as) trabalhadores(as) unicamente voltados(as) a produção de mais-valia (GONSALES, 2020).

Nesse sentido, mesmo diante de medos, ressalvas, descontentamentos e insegurança, seria inviável negar a existência de uma organização por parte desses(as) trabalhadores(as), mesmo com a tecnologia utilizada por essas empresas, para ampliar a sua capacidade de vigilância, controle e organização do trabalho, ao isolar os(as) trabalhadores(as), fazem com que fiquem única e exclusivamente restritos(as) aos seus veículos e celulares. Por outro lado, ela também proporciona,

de certa forma e involuntariamente, novos mecanismos para pôr fim ao isolamento que este setor causa e acaba auxiliando na organização desses(as) trabalhadores(as) ao redor do globo. Diferente daquelas organizações e resistências ocorridas nos corredores das fábricas, a classe trabalhadora utiliza as novas tecnologias a seu favor, comunicando-se e se organizando por diversas plataformas on-line, criando associações, coletivos e sindicatos em busca de melhores condições de trabalho (GONSALES, 2020).

Desse modo, De Stefano (2016) infere que as organizações coletivas dos(as) trabalhadores(as) são algo de extrema relevância, sendo essencial, no sentido de que o trabalho mediado por plataformas digitais não aconteça de forma precária, bem como de fundamental importância para a ampliação da conscientização da classe trabalhadora acerca de seus direitos. É neste sentido que se constata que as organizações sindicais dos trabalhadores(as) uberizados(as) se caracterizam como urgentes e de fundamental importância. É diante disso que sindicatos como SINDTAPP, mesmo com suas limitações, são de suma notabilidade para os(as) motoristas, pois mesmo diante de um modo de produção e de uma legislação que os rebaixam, retira direitos e os(as) descaracterizam, ainda assim possuem forças para lutar em busca de melhorias para a classe trabalhadora.

### **3.9 Período pandêmico**

Ocorreu uma das crises sanitárias mais profundas da história, propagada mundialmente no ano de 2020 que, segundo dados da Organização Mundial de Saúde (OMS, 2023), no Brasil, até 11 de maio de 2023, ocorreram 37.511.921 casos, 702.116 óbitos. Na região Norte do país ocorreram 2.901.866 casos e 51.679 óbitos relatados. A pandemia trouxe um cenário caótico e de extrema preocupação global. Além de todo esse panorama, ela ainda aprofundou a crise econômica na qual reverbera, de forma incontrolável, em toda a sociedade, sendo os(a) trabalhadores(a) os mais atingidos.

De acordo com Ghiraldelli (2022), o Brasil e conseqüentemente seu mercado de trabalho, já passavam por uma crise instaurada que antecede a pandemia da Covid-19. Entretanto, com os efeitos destrutivos que a pandemia ocasionou em todas as esferas e dimensões da vida. O país e seu cenário econômico, historicamente desestruturado, com taxas elevadas de desemprego, informalidade e trabalhos precários, deparou-se com formas ainda mais perversas, desastrosas, para a grande parcela da população no que se refere aos ataques e desmonte de direitos de cidadania.

Para Bihr (2020), a pandemia vista pelo fator clínico, sanitário e epidemiológico, colocou para a sociedade a concepção de que “todos estão no mesmo barco”, e isso é um fato, todos independente de classes sociais, cor, idade, gênero, entre outros, estavam expostos aos riscos do vírus. No entanto, ao se analisar do ponto de vista sociológico, esse discurso se torna inválido, pois que os riscos do vírus dizem respeito às interações humano-sociais e a uma maior ou menor exposição ao risco, considerando as desigualdades de classe e as diferenças culturais.

Esse cenário agudizou a realidade econômica vivenciada ao longo da última década pelo Brasil, afetando a classe trabalhadora que se encontra ainda mais diante da informalidade, da precarização e da exploração. É visto o quanto os(as) trabalhadores(as) enfrentaram riscos nessa realidade pandêmica, como é o caso de profissionais da saúde, servidores públicos, caixas/atendentes de supermercados e farmácias, entregadores(as), motoristas de aplicativos, dentre outros segmentos. Destacamos os(as) motoristas e os(as) entregadores(as) de aplicativos, os(as) quais viram seus trabalhos adquirirem grande importância, especialmente por conta das medidas de distanciamento social e isolamento, classificando esse trabalho como atividade essencial, estabelecido pelo art. 3.º, XXII do Decreto N.º 10.282/20 (BRASIL, 2020). A partir disso é possível destacar como os(as) entrevistados (as) da pesquisa, ficaram nesse período, já que todos de uma forma ou outra, continuaram a trabalhar mesmo com o cenário pandêmico que assolava o mundo, conforme o Quadro 7:

Quadro 7: a pandemia da Covid-19 e o trabalho de motorista da Uber

<b>ENTREVISTADOS(AS)</b>	<b>LOCAL ONDE PEGOU O VÍRUS</b>	<b>COMO FICOU NO PERÍODO COM VÍRUS</b>	<b>AUXÍLIOS OU BENEFÍCIOS</b>
<b>Entrevistado(a) 1</b>	Carro	Normal, mesmo pegando a Covid-19, trabalhou	Não
<b>Entrevistado(a) 2</b>	Carro	Normal, só parou quando pegou Covid-19 e depois voltou	Não
<b>Entrevistado(a) 3</b>	Carro	Normal, parou para se recuperar da Covid-19 e logo após voltou à Uber	Não
<b>Entrevistado(a) 4</b>	Carro	Normal, mesmo pegando a Covid-19, trabalhou	Não
<b>Entrevistado(a) 5</b>	Carro	Parou porque pegou Covid-19 e depois de 1 semana voltou ao trabalho	Não

<b>Entrevistado(a) 6</b>	Carro	Normal, só parou quando não deu mais para rodar por conta das complicações do vírus	Não
<b>Entrevistado(a) 7</b>	Carro	Parou porque pegou Covid-19 e depois voltou	Sim
<b>Entrevistado(a) 8</b>	Carro	Normal, mesmo pegando Covid-19 trabalhou	Não

Fonte: Elaboração própria, 2023.

Observem que um dos itens do Quadro 7 apresentado se destaca, pela sua repetição e por trazer algo em comum entre esses (as) motoristas, o local onde pegaram o vírus da Covid-19: o carro. Esse é um aspecto que provoca qualquer pessoa a querer entender melhor como todos sem exceção relataram o carro, como “causador” da Covid-19. Todos(as) mencionaram que contraíram o vírus dirigindo para a empresa Uber, conforme os relatos:

Entrevistado(a) 1: Sim, eu acredito que passar ter pego aqui dirigindo, porém eu não tive grandes sintomas e complicações por conta disso e foi como motorista. Apesar de ter pego, de estar passando um pouco mal, mesmo assim eu tive que trabalhar, tive que dirigir [...]

Entrevistado(a) 2: Sim, eu peguei a Covid e, com certeza, foi rodando aqui na Uber. Eu rodei direto nesse período. Peguei e ainda levei lá para casa. Eu não tive muitos sintomas, mas minha filha ficou bem ruim. A gente se desesperou pensando que poderia acontecer o pior, mas, graças a Deus, ela ficou bem.

Entrevistado(a) 5: Eu peguei e foi aqui dentro do carro, dirigindo para a Uber, e o pior é que ainda levei para casa. Minha mãe pegou, quase que se interna, porque deu muita falta de ar, mas, graças a Deus, não foi preciso.

Diante dos dados mostrados no Quadro 7 e dos relatos apresentados, é possível visualizar o quanto esses(as) trabalhadores(a) precisam se expor na busca por uma simples remuneração que, muitas das vezes, não é compatível com suas realidades. Além dos riscos rotineiros que motoristas passam no cotidiano, é incluído a este segmento a exposição diária ao vírus Covid-19. Além de todos esses perigos, incluindo o “recente” risco de saúde, há de se considerar que as condições precárias de trabalho que os mesmos já estavam vivenciando, aumentam no decorrer da pandemia, como as formas de assalariamento já pontuados, as taxas elevadas, os aumentos no preço do combustível, as corridas cada vez menos reduzidas e com preços baixos, falta de segurança ao que diz respeito aos direitos sociais ou garantia mínima, etc. (AMORIM; MODA, 2020).

De acordo com Mourão (2021) com a pandemia da Covid-19 no Brasil houve uma escalada nos índices de pobreza, extrema pobreza e desemprego, especialmente aqueles ligados aos trabalhos precários e, ao lado da violenta crise sanitária instalada, tem-se a crise do principal mecanismo

jurídico de inserção do trabalhador no espaço socioeconômico capitalista da produção e do consumo: o emprego assalariado.

A saber, um dado alarmante diante deste cenário e como resultado do mesmo, se pode observar ao lado dos números exorbitantes de vítimas fatais pela Covid- 19, têm-se um outro dado expressivo e assustador, o recorde da taxa de desemprego no Brasil, que chegou no final do ano de 2020 com aproximadamente 13,9 milhões de pessoas desempregadas e com a taxa de informalidade em cerca de 40% (IBGE, 2020). Números esses que repercutem diretamente à classe trabalhadora, fazendo esses procurarem meios e alternativas para sobreviverem.

Outro ponto que merece destaque é como ficou a situação laboral desse(as) motoristas relação ao período do vírus, pois é possível indicar que 3 dos(as) entrevistados(as), 1, 4 e 8, contraíram o vírus em seus carros como apresentado e mesmo assim continuaram trabalhando, pois não apresentaram grandes sintomas, conforme os relatos a seguir:

Entrevistado (a) 1: Ficou normal, não parei nem um dia. Mesmo com Covid, eu continuei trabalhando. O bom é que eu não tive grandes sintomas, só tive mesmo um pouco de falta de ar, um pouco de vômito e cansaço, mas tirando isso era controlável. Sabe aquele mal-estar que a gente consegue aguentar durante o dia? era assim que eu ficava, só com um mal-estar leve.

Entrevistado (a) 4: Eu não parei, mesmo quando peguei a Covid. Eu rodei direto. Não tive sintomas fortes, só um cansaço, uma dor de cabeça chata e, às vezes, a noite, febre, mas eu rodava assim mesmo, claro que com máscara, álcool, as janelas abaixadas. E rodava normalmente, até porque a gente na época foi considerado como um serviço essencial, então eu rodei [...]

Entrevistado (a) 8: Ficou normal, eu continuei rodando mesmo com o vírus. Não tive grandes sintomas, só mesmo cansaço, aquela dor de cabeça chata e uma moleza no corpo, mas mesmo assim tomava remédio, tomei as medidas que recomendaram e fui rodar.

Diante disso, é perceptível que esses(as) trabalhadores(as), mesmo acometidos(as) pelo vírus, viram-se obrigados a trabalhar, mesmo com complicações consideradas por eles(as) como “leves”, ainda ficaram sujeitos ao trabalho, pois como já foi exposto, encontraram-se distantes dos direitos garantidos mediante ao vínculo empregatício, especialmente os que dizem respeito aos benefícios previdenciários, como auxílio-doença e além de expor passageiros(as) ao riscos do vírus da Covid-19, mesmo pontuado que tomavam algumas medidas de precauções. Dessa forma, são poucos os caminhos para esse(a) trabalhador(a) no cenário que apresenta, como ressalta Granemann (2021, p. 05), “[...] padecer de fome ou morrer pelo contágio, ao ter de trabalhar sem poder praticar o isolamento físico, não são escolhas e tampouco alternativas mutuamente excludentes no cotidiano da classe trabalhadora[...]”.

Mesmo os(as) entrevistados(as) que relataram parar por conta do vírus e suas complicações, mencionam que pararam por poucos dias, por 1 semana ou por 10 dias no máximo, por exemplo,

pois precisavam voltar ao trabalho, afinal sua sobrevivência e o de sua família dependem disso. Observe os seguintes relatos:

Entrevistado(a) 3: Como te falei: ficou normal. Eu só parei quando peguei Covid e depois voltei a trabalhar normalmente, claro que usando máscara, usando o álcool, batia um certo medo porque eu levei para casa o Covid e minha filha ficou bem mal, mas eu precisava ganhar dinheiro, então fui trabalhar mesmo com um certo medo [...] Foi um tempo muito difícil e a empresa não deu nada de suporte para nós. Ela queria mesmo era lucro, porque o que interessa para ela e para a 99, para a In Driver, que a gente chama, carinhosamente, de “peste negra”, “peste amarela” e “peste verde”, que são as três pestes que nós temos, que é o mal que a gente precisa, que não tem para onde correr.

Entrevistado(a) 6: Rodei normalmente. Parei quando não consegui, por conta das complicações do Covid, mas depois ficou tudo normal. Para mim não teve suporte algum, nem máscara, um item básico, ela teve a coragem de dar para nós. A gente que ainda teve que arcar com essas despesas de máscara e álcool em gel.

Entrevistado(a) 7: [...] Fiquei bem mal! Foi um momento que até hoje não esqueço, porque realmente pensei que o pior iria acontecer, tanto que, quando fiquei bom e fui voltar a dirigir, eu voltei com muito medo, eu mesmo fiz uma proteção para mim. Fiz uma divisória com papel filme, passei papel filme aqui entre os bancos da frente e os bancos de trás, era duas máscaras na cara, álcool em gel direto, e só aceitava corrida com cartão para evitar contato com coisa contaminada. Eu voltei mesmo porque precisava, mas por mim não teria voltado [...], mas infelizmente é a minha única fonte de renda aqui, então tive que, com medo mesmo, voltar. [...] Eu parei como te falei, mas depois que fiquei bom, eu voltei com as precauções que te falei agora pouco. Fui rodar com medo mesmo. Eu nunca tive a opção de ficar em casa esperando a pandemia passar.

São três breves relatos que mostram a realidade nua e crua desse(a) motorista, os(as) obrigando a trabalharem com medo, a colocarem suas vidas em riscos em troca de uma péssima remuneração. O capital, bem como essas empresas-aplicativos como a supracitada Uber<sup>77</sup>, tirou proveito desse cenário pandêmico que se instaurou no mundo, fazendo com que o vírus se tornasse lucrativo para eles, afinal, a intenção do capital é acumular ainda mais capital, independentemente de suas práticas e formas – o lucro é o seu paraíso (TAVARES, 2021).

A pandemia pela Covid- 19 acelerou e intensificou os trabalhos mediados por aplicativos, que acabou se generalizando pelas mais diversas áreas: desde entregadores, motoristas e aos profissionais altamente qualificados. Nas palavras de Antunes (2020), a pandemia proporcionou ao capital verdadeiros *laboratórios* de experimentação, sobretudo através do trabalho uberizado, com vantagens enormes do ponto de vista empresarial, porém ao se tratar do ponto de vista humano, não existiu preocupações.

---

<sup>77</sup> Em virtude da pandemia do Coronavírus, a empresa teve que adequar seus serviços aos protocolos de segurança sugeridos pelas autoridades competentes, a fim de reduzir o risco de contágio da doença. Como medida de prevenção, todos(as) os(as) usuários(a) e motoristas devem responder a um checklist apresentado pelo próprio aplicativo confirmando que as precauções necessárias estão sendo tomadas, as quais incluem o uso obrigatório de máscara, foto do motorista utilizando tal dispositivo, transporte do passageiro no banco traseiro do carro, abertura das janelas para ventilação, além de higienização do veículo (UBER, 2020).

É o que Netto (2022, p. 37-38) observa ao afirmar, o ser humano no modo de produção do capital está imbricado à barbárie capitalista à qual é “omnilateral e polifacética e é ubíqua”, ou seja, ela está em todas as dimensões da vida, dá-se de forma multifacetada e global, podendo exterminar rapidamente todas as formas de vidas existentes, assim como pode contaminar de forma lenta e cotidiana os recursos hídricos e naturais. Além disso, ela perpassa a vida social, econômica, política e cultural do ser humano, os imbricam de tal forma, que o caminho para a saída dessa barbárie fica cada vez mais difícil de se enxergar. Diante dessa realidade, é possível trazer a reflexão de uma obra clássica que, mais do que nunca, torna-se atual:

Quando a sociedade põe centenas de proletários numa situação tal que ficam obrigatoriamente expostos à morte prematura, antinatural, morte tão violenta quanto a provocada por uma espada ou um projétil; quando ela priva milhares de indivíduos do necessário à existência, pondo-os numa situação em que lhes é *impossível* subsistir; quando ela os constrange, pela força da lei, a permanecer nessa situação até que a morte (sua consequência inevitável) sobrevenha; quando ela sabe, e está farta de saber, que os indivíduos haverão de sucumbir nessa situação e, apesar disso, a mantém, então o que ela comete é assassinato. Assassinato idêntico ao perpetrado por um indivíduo, apenas mais dissimulado e perverso, um assassinato contra o qual ninguém pode defender-se, porque não parece um assassinato: o assassino é todo mundo e ninguém, a morte da vítima parece natural, o crime não se processa por ação, mas por omissão – entretanto não deixa de ser um assassinato (ENGELS, 2010, p. 135-136).

Dessa maneira, ao visualizar a sociedade como sujeita ao capitalismo e à classe burguesa, percebe-se o quanto esse trecho se faz presente, pois enfim, é o que vivenciamos. O capitalismo jogou trabalhadores(as) à sua própria sorte em meio ao cenário pandêmico. Os(as) uberizados(as) foram colocados entre a escolha do vírus e a fome. Assim, viu-se aprofundar e intensificar suas formas de exploração, em que a informalidade, os contratos precários, a ausência de amparo legal, as formas pretéritas de exploração e a destruição da vida social se tornaram algo comum, vista por parte do governo brasileiro como algo essencial, porém sem a devida regulamentação e proteção.

### 3.10 Futuro

Nesse ponto, como um adendo, é observado o trabalho de motorista de aplicativo enquanto algo a se pensar futuramente, questionando os(as) entrevistados(as) a refletirem sobre seus futuros e, diante disso, como enxergariam a empresa Uber. Todos(as) os(as) entrevistados(as) tem algo em comum: visualizam a Uber como algo temporário, que é para o agora e não para se pensar futuramente. Todos(as) compartilham da ideia de que o trabalho de motorista de aplicativo é para o presente, mas almejam outras coisas para o futuro, sonham com concursos públicos, com um

trabalho de carteira assinada, em abrir um negócio, por exemplo. Nenhum dos entrevistados mencionaram a Uber como planos futuro, conforme os relatos a seguir:

Entrevistado(a) 1: Olha... Eu via, e vejo até hoje, como um meio para eu me sustentar e manter uma certa qualidade de vida, mesmo que mínima durante a minha formação acadêmica. Eu pretendo assim que possível, passar em um concurso para eu deixar a Uber totalmente de lado, porque é uma profissão muito, muito, muito estressante. Todo dia é um estresse diferente, seja no trânsito, seja com passageiros abusivos, chatos, inconvenientes, então é todo santo dia isso, é todo esse estresse, todo dia, e isso não faz bem para ninguém, né? É por isso que vejo a Uber como algo passageiro que assim que possível vou largar.

Entrevistado(a) 2: Eu não me vejo dirigindo até ficar velho aqui não. Eu vou te falar com sinceridade: apesar das cobranças que te falei, eu tenho sim vontade de ter um trabalho com carteira assinada. É uma estabilidade, uma segurança. Com carteira assinada o cara tem benefícios. Se acontece algo a minha família, não vai ficar desamparada. E aqui não, aqui é o agora, é dinheiro na hora, mas que vai embora na mesma hora também. Para um cara novo e solteiro isso pode ser bom, mas para mim não é. Eu penso no futuro.

Entrevistado(a) 7: Eu não sei o que te falar, porque hoje para contratarem uma pessoa de 51 anos de idade é complicado. Posso ter o currículo que for, as experiências que for, mas a idade pesa. Eu só sei que não me vejo o resto da minha vida dirigindo para a Uber, até por causa da saúde. Se hoje eu já estou tendo problemas de saúde, imagina mais para frente. Então, em algum momento, vou ter que largar, só que realmente não sei o que esperar do futuro, não sei se abro um negócio, não sei se consigo um emprego de carteira assinada, não sei mesmo. É tudo muito incerto.

São três relatos que mostram a insegurança por parte desses(as) trabalhadores(as), no qual o futuro incerto e duvidoso. A única certeza que eles compartilham é a noção de que futuramente deixarão a Uber, que ela é passageira, algo que vem assegurando suas sobrevivências, mas que na primeira oportunidade irão abandoná-la.

É diante dessa realidade que esses(as) trabalhadores(as) sobrevivem, passam pelas mais diversas situações degradantes, onde a precarização, a flexibilização, a exploração são constantes nos seus cotidianos, sendo usadas por algumas empresas, como é o caso da Uber como estratégia para explorar trabalhadores(as) do mundo todo, fazendo com que se submetam a condições de trabalho repletas de incertezas e riscos (ANTUNES, 2019). Observem o relato abaixo:

Entrevistado(a) 3: O futuro que enxergo é um futuro assombroso. Não existe dentro de Belém, e até dentro do Brasil, um futuro para a gente. O que existe é só exploração, é só a gente enchendo os bolsos da Uber, a gente adoecendo, a gente perdendo momentos com a família, a gente vivendo como escravos, dia e noite, dentro de um carro para ganhar migalhas e sempre se reclamando, mas sem a possibilidade de poder abandonar esse serviço, porque é de onde a gente ainda consegue sobreviver. Então não existe de modo algum um futuro dentro desse aplicativo. O que existe é conseguir se alimentar por hora e o futuro está nas mãos de Deus. Que ele tenha piedade da gente.

Salama (1995, p.51) já afirmava que “O futuro do capitalismo pode ser um capitalismo selvagem (mais selvagem ainda que o que conhecemos na atualidade)”. É o que vivenciamos no

decorrer da história, em que esse modo de produção criou o(a) trabalhador(a) ideal, dos quais seus processos de dominação e acumulação trazem para esses(as) trabalhadores(as) insegurança, incerteza, sujeição, competição, proliferação da desconfiança e do individualismo, bem como o sequestro de tempo e da subjetividade (FRANCO, DRUCK E SELIGMANN-SILVA, 2010). Esses(as) “parceiros(as)”, sejam em Belém, ou em qualquer lugar do Brasil ou do mundo, vivem às sombras desse modelo de acumulação, que os transformou em uma simples força de trabalho com direitos negados e retirados, fazendo com que atuais e pretéritas formas de intensificar a exploração do trabalho se expandam progressivamente.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante das inúmeras e extensas “transformações do capital” e seus impactos, chegou-se a era da financeirização e da mundialização em escala global, na qual foi introduzida uma clara tendência que intensifica os níveis de precarização e informalidade. Um dos grandes resultados dessa tendência é de que o mundo do capital vem ampliando seus mecanismos de funcionamento e incorporando novas formas de trabalho excedente, presentes nas terceirizações e pautado na informalidade.

A partir da nova morfologia do trabalho ocorre o surgimento e expansão do novo proletariado de serviços da era digital, que foi impulsionado com as Tecnologias de Informação e Comunicação – TICs, as quais tipificam os serviços privatizados e mercadorizados, configuram-se como um elemento novo e com centralidade para compreensão dos novos mecanismos que o capital utiliza nos dias atuais.

Diante desse cenário, na última década, mas precisamente no ano de 2010, ocorreu a criação, desenvolvimento e consolidação da empresa Uber que se expandiu de forma progressiva ao redor do globo, tornando-se a representação das relações de trabalho digital, concebidas no capitalismo contemporâneo, especialmente após a crise econômica de 2008. Como consequência de uma realidade de crescimento das taxas de desemprego, o modelo de trabalho ofertado pela referida empresa passa a ser tomado como uma possibilidade para a garantia da reprodução social de uma expressiva parcela da classe trabalhadora.

Mesmo entendendo que a Uber é apenas uma das centenas ou milhares de empresas desse setor, buscou-se refletir sobre ela e seu processo de trabalho diante do seu destaque no mercado e sua consolidação enquanto empresa-aplicativo. Poderiam ser utilizadas diversas outras empresas para refletir acerca desse cenário de trabalho, porém se optou pela Uber por entender que o debate a respeito dessa empresa se faz mais do que necessário, pois, de acordo com Pochmann (2016, p. 18), ela se transformou em um ponto crucial para analisar as transformações contemporâneas do mundo do trabalho e, no sentido alegórico, seria apenas a “ponta do iceberg” nesse universo das relações laborais e sociais.

É nesse sentido que tal discussão abordou a empresa Uber como um modo de exemplificar essa forma de organizar o trabalho na contemporaneidade, entendendo que esse fenômeno se espelha em diversas áreas, profissões e setores. Porém, coube destacar o arranjo tecnológico que envolve esse tipo de trabalho, o qual não se inicia com a Uber e nem se restringe a ela, mas mediante a ela se pode exemplificar e discutir sobre tal temática. É partindo desse contexto que a pesquisa proposta teve como objetivo analisar as condições e transformações provocadas pelo

processo de uberização do trabalho na vida de trabalhadores(as) uberizados(as) do município de Belém (PA).

No Brasil, esse processo de uberização do trabalho ganhou o cenário perfeito, haja vista que a realidade social, econômica e de reformas na legislação atual, propiciam a sua expansão e regulamentação, que logo se expandem para diversos setores e a maioria de seus(as) trabalhadores(as) são gratos(as) às empresas uberizadas por proporcioná-los(as) empregos, “bicos” e tipos outros de serviços flexibilizados. Portanto, tais pressupostos nos fazem inferir que essa mesma classe, hoje encontrada nessa realidade precária, possa achar caminhos a partir de sua organização, de modo a superar essa nova forma de estruturação do trabalho e suas particularidades.

Foi descrito que, com a ajuda do referencial teórico dessa dissertação, essa forma de organizar e gerenciar o trabalho no capitalismo contemporâneo não nasce por acaso, pelo contrário, dá-se como um modo de organizar o trabalho que, através do desenvolvimento das TICs, surge em consonância com as estratégias do capital, provocando transformações pertinentes cada vez mais intensas ao mundo do trabalho e à sociedade como um todo, utilizando-se de velhas e novas estratégias, formas de explorar e aumentar seus lucros assim como de fugirem de qualquer tipo de responsabilidade pela classe trabalhadora.

Desde já se pautou a reflexão feita nessa dissertação, entendendo que o processo em que se insere a uberização do trabalho é uma construção histórica social. Isso tem ligação direta com o mundo do trabalho, suas contradições e transformações, assim como com o modelo de produção capitalista, suas estratégias de aferir mais-valia e de superação de crises.

Com base das reflexões feitas, foi possível analisar as particularidades desse tipo de trabalho uberizado, mais precisamente do(a) motorista da empresa Uber em consonância com a realidade de Belém do Pará. O que se pretendia era buscar entender essa dinâmica por meio dos relatos dos(as) entrevistados(as), juntamente a discussão teórica, almejando analisar e chegar aos objetivos propostos, utilizando-se das seguintes categorias de análises: (a) causas e motivos, (b) jornada de trabalho, (c) desemprego, (d) custos da atividade (e) autonomia no trabalho, (f) riscos da atividade, (g) remuneração, (h) sindicalização e reivindicações, (i) período pandêmico e (j) futuro.

Mediante os relatos do(as) entrevistados(as) e as análises feitas, é possível identificar que o desemprego ou a falta de emprego é um dos pilares principais e um ponto fundamental para se explicar o expressivo contingente de motoristas e adesões às plataformas digitais como a da empresa Uber. Isso acaba se dando como uma alternativa de fácil acesso àquelas pessoas que por diferentes motivos estão fora do mercado de trabalho ou de um emprego formal.

Foi o que se observou com os resultados dessa pesquisa, relacionando-o com a realidade do mercado de trabalho de Belém. Desemprego e informalidade são cenários reais desse município

onde trabalhadores(a)s, ao se verem diante do desemprego, da fome e do desamparo por parte do Estado, acham nesses tipos de serviços, uma alternativa de sobrevivência, um caminho para poderem, junto às suas famílias, viverem com o mínimo necessário. Logo, o desemprego, a dificuldade em conseguir uma nova oportunidade, o cenário pandêmico que se instaurou no mundo (repercutindo diretamente na vida social e econômica da classe trabalhadora), bem como a realidade dos sujeitos da pesquisa que possuem, em seu histórico de trabalho, marcas da precariedade e oscilações entre estar ou não empregado, tudo isso somado aos vínculos frágeis atrelados a realidade do município, são fatores pertinentes para empurrar esses(as) trabalhadores(as) para essas formas de trabalho, distantes dos direitos trabalhistas.

Ademais, essa realidade no município de Belém marca o seu mercado de trabalho que, conforme Nascimento (2016) e o IPEA (2015), é pautado nos setores de serviços e comércios, sendo perpassados, como já mencionado, pelo desemprego e informalidade. Os dados apresentados reforçam isso e refletem que diante dessa realidade, especialmente com o período pandêmico causado pelo vírus da Covid-19, a Uber se torna sim uma opção para esses(as) trabalhadores(as), ou seja, é aderir a essa empresa ou morrer de fome. E diante desse contexto, o que se pode notar, é que a Uber se aproveita da realidade desses(as) trabalhadores(as) para conseguir usá-los(as) da forma como bem entender, pois ela se torna uma opção entre a fome e trabalhar intensamente sem nem um tipo de direito.

É possível concluir que, diante das análises dos resultados deste estudo, o(a) trabalhador(a) da Uber, bem como a uberização do trabalho, se dá de fato como uma forma de organizar, controlar e gerenciar o trabalho no capitalismo contemporâneo que, como afirmado por Abílio (2020), vem precarizando ainda mais as relações de trabalho e rebaixando as oportunidades/garantias a classe trabalhadora.

Transformando seus(as) trabalhadores(as) enquanto empregado(a) *just in time* e os(as) remunerando pela forma de salário por peça, ambos se inserem nesse contexto como estratégias para descaracterizar qualquer vínculo laboral dessas atividades. Isso faz com que o(a) trabalhador(a) assumam responsabilidades, custos, riscos, intensifique suas jornadas de trabalho e fique desprovido de qualquer tipo de direito ou proteção trabalhista.

É a contar desse ponto que foi possível desmistificar os discursos da empresa que se coloca como uma simples intermediadora entre motorista e usuário(a), que apenas receberia um valor referente pela sua intermediação, quando na verdade o que foi visto é que a referida empresa usa desse argumento para não criar vínculos empregatícios, para colocar seus(as) trabalhadores(as) como “parceiros(as)”. A verdade é que quem paga esses(as) motoristas é a Uber, ao efetuar o

pagamento dos 75% referente ao valor de cada corrida, configurando desse jeito uma relação salarial e não de intermediação.

Diante dos fatos e das colocações de Standing (2014), pode-se afirmar que a remuneração se manifesta como um fator de precariedade na realidade da uberização, considerando que os(as) trabalhadores(as), além de não disporem de garantia de renda estável, carecem de perspectivas de aumento em seus ganhos.

E como já mencionado, diante dessa remuneração baseada no salário por peça, esses(as) motoristas ganham o que produzirem e passam a estar disponíveis 24 horas por dia, dirigindo por longas e exaustivas horas, buscando estratégias para ficar mais tempo no aplicativo, pois todo o tempo existente para eles(as), torna-se tempo de trabalho.

Diante disso, anúncios e publicidades feitas pela Uber em seu site e meios de comunicação sobre uma possível flexibilidade de horário, sobre “faça você seu horário” ou “dirija quando quiser”, são mentirosos e escondem uma realidade preocupantemente brutal que esses(as) motorista vivenciam. São obrigados(as) a dirigir/trabalhar por intensas e exaustivas horas na busca por aumentar sua renda, que em sua maioria se sujeitam à experiências e situações degradantes, como ter que se alimentar e fazer suas necessidades fisiológicas dentro do automóvel ou na rua. Toda essa realidade de exploração e degradação se torna possível de acordo com a forma de assalariamento por peça, da transformação desse(a) trabalhador(a) em *just in time* e do cenário econômico do país, do lócus da presente pesquisa.

Foi possível identificar que esses(as) trabalhadores(as) pagam para trabalhar. Seus instrumentos e forças de trabalho são de suas responsabilidades em que passam a assumir uma suposta autonomia. Logo, as falácias que permeiam as propagandas e discursos que a empresa Uber propaga ao redor do mundo, que conseqüentemente reverberam na uberização do trabalho ou no trabalho uberizado, são tendências que não se limitam à empresa Uber, mas que perpassa os diversos setores da economia. Os relatos dos(as) participantes da pesquisa sobre a suposta autonomia, liberdade, não ter um patrão, dentre outras narrativas, são mecanismos ideopolíticos atrativos para conseguirem cada vez mais motoristas e para retirar o caráter laboral dessa relação.

Diante desse cenário, Antunes e Filgueiras (2020) vão inferir que, mediante a essas novas formas de trabalho mediadas pelo uso das TICs, das empresas de plataformas e aplicativos, na qual a Uber está inserida, utilizam-se de modos de contratação, mas disfarçam o assalariamento, na medida em que o capital aumenta o controle sobre o trabalho para ampliar a exploração. Além disso, ocorre uma recusa na condição de empregador. Tais empresas se colocam de todas as formas, menos como contratantes ou com qualquer relação laboral. Logo, o que se percebe são novas formas de trabalho sem regulamentação, sem nem um tipo de direito trabalhista.

A partir das reflexões apresentadas, percebe-se que este trabalho uberizado se dá como uma forma típica de produção, ou seja, são trabalhadores(as) inseridos(as) no capitalismo que conseqüentemente produzem mais-valia. Ainda que tentem anular esse caráter, é possível concluir que, mesmo sendo “disfarçada” essa relação e vinculação, o(a) trabalhador(a) uberizado(a), ou seja, no caso em estudo, o(a) motorista da Uber, é um(a) trabalhador(a) inserido(a) na lógica capitalista, o qual deveria receber seu assalariamento e ter seus direitos garantidos por parte da empresa em questão.

Essa forma de trabalho no capitalismo contemporâneo se coloca entre o passado, presente e futuro, trazendo características pretéritas ao que se refere às formas de explorar e aferir mais-valia. O capitalismo de plataforma recupera formas pretéritas de exploração do trabalho, intensificando e dando aos(as) trabalhadores(as) a falsa ideia de liberdade.

Dessa forma, foi possível verificar diante dessa pesquisa, e suas categorias de análises que esses(as) trabalhadores(as) foram motivados(as) a se inserirem na Uber a começar do cenário de desemprego do mercado de trabalho de Belém. Eles(as) executam intensas e extensas jornadas de trabalho, variando entre 10, 12 e em alguns casos 24 horas. Suas vidas são marcadas pelo desemprego, arcam com os custos e despesas do trabalho, colocam-se como autônomos, porém não possuem uma autonomia de fato, são vigiados e induzidos a fazerem tarefas/serviços para a empresa, correm altos riscos dirigindo para a Uber e todos precisam arcar com isso, fazendo com que encontrem estratégias para se auxiliarem.

Suas remunerações estão diretamente ligadas ao tempo que passam dirigindo, sendo acima do salário-mínimo do país, porém não são suficientes, pois precisam arcar com os custos para poderem trabalhar. Sobre as formas de sindicalização e reivindicações, todos declararam a importância de tal entidade e ações, porém demonstram que essas entidades estão muito longe de conseguirem do esperado, que não teriam forças para lutar contra uma empresa como a Uber durante a pandemia de Coronavírus. Todos contraíram o vírus da Covid-19 dirigindo para a Uber. Alguns, ainda com o vírus, continuaram trabalhando e todos continuaram seus trabalhos normalmente, adotando algumas medidas de proteção. Quanto ao futuro, todos comentaram que não possuem expectativa em relação à Uber, ou seja, que esse trabalho seria algo passageiro e que possuem outros planos para o futuro.

Outro ponto a ser inferido nessa conclusão são as particularidades que envolvem a região norte do Brasil. No caso em análise, Belém traz características pertinentes do seu cenário econômico, sendo possível notar que em consequência delas os(as) sujeitos da pesquisa são submetidos a este tipo de trabalho como uma das poucas alternativas de sobrevivência. Nesse universo laboral são forçados a trabalharem por exaustivas horas, colocando suas vidas em risco,

sem nem um tipo de proteção trabalhista, vendo-se em alguns casos em situações de “servidão” (ANTUNES, 2019) para não padecerem de fome.

O referencial teórico, bem como os resultados da pesquisa, chegaram aos objetivos propostos assim como respondeu a hipótese da pesquisa, mostrando que de fato a uberização do trabalho encontrou o cenário perfeito no Brasil e no lócus dessa pesquisa, o qual está se expandindo por diversas áreas, retirando cada vez mais o caráter laboral de suas relações e colocando trabalhadores(as) como autônomos(as), microempreendedores(as), dando-lhes uma suposta liberdade, porém, como já foi visto, tudo isso não passa de uma mentira. Ademais, é fato, a subsunção desses(as) trabalhadores(as) diante de empresas como a Uber, porém é fato também que, mesmo os sindicatos encontrando hoje momentos de refluxo do seu movimento, ocasionados pela crise do sistema metabólico do capital capaz de ser superada, ainda assim eles têm o poder de mobilizar e lutar por essa classe trabalhadora no alcance de seus direitos.

Para finalizar, cabe considerar que esta pesquisa não se coloca como um fim em si mesma. O pesquisador entende que a temática é relativamente recente, o que traz para o estudo um elevado grau de dificuldade, afinal, tudo é fluído, tudo muda e se transforma rapidamente. Mesmo assim, considera-se que apesar das dificuldades, o presente trabalho conseguiu chegar aos objetivos propostos e se coloca como um “pequeno tijolo” na construção desse debate.

## REFERÊNCIAS

ABET. Associação brasileira de estudos do trabalho. 2019. Uma sociedade de desalentados. Disponível em: < <http://abet-trabalho.org.br/uma-sociedade-de-desalentados/>>. Acesso em: 03 de mar 2023

ABILIO. Ludmila Costhek. **Sem maquiagem**: o trabalho de um milhão de revendedoras de cosméticos. São Paulo: Boitempo, 2014.

\_\_\_\_\_. Uberização do trabalho: subsunção real da viração. **Passa palavra**. 19 fev. 2017, 2017. Disponível em: <http://passapalavra.info/2017/02/110685>. Acesso em: 20 abri. 2021.

\_\_\_\_\_. Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, Valparaíso, v. 18, n. 3, p. 41-51, nov. 2019. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivasvol18-issue3-fulltext-1674>. Acesso em 24 out. 2021.

\_\_\_\_\_. Uberização: Gerenciamento e controle do trabalhador just-in-time. In: Antunes, Ricardo (Org). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1ªed. São Paulo: Boitempo, 2020.

\_\_\_\_\_.; AMORIM, Henrique José Domiciano.; GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. **Sociologias**, [S. l.], v. 23, n. 57, p. 26–56, 2021. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/sociologias/article/view/116484>. Acesso em: 18 mai. 2022.

AMORIM, Henrique José Domiciano.; MODA, Felipe Bruner. Trabalho por aplicativo: gerenciamento algorítmico e condições de trabalho dos motoristas da Uber. **Fronteiras - estudos midiáticos**, v. 22, n. 1, p. 59-71, 2020. Disponível em: <http://revistas.unisinos.br/index.php/fronteiras/article/view/fem.2020.221.06>. Acesso em: 12 dez. 2021.

\_\_\_\_\_. Trabalho por aplicativo: uma síntese da intensificação do trabalho, da informalidade e da resistência política no contexto da pandemia. **RTPS- Revista Trabalho, Política e Sociedade**, v.6, n. 10, p.105 - 124, 30 jun. 2021. Disponível em: <http://costalima.ufrj.br/index.php/RTPS/article/view/834>. Acesso em: 08 out. 2021.

\_\_\_\_\_.; MEVIS, Camila. EMPREENDEDORISMO: uma forma de americanismo contemporâneo?. **Caderno CRH**, [S. l.], v. 34, p. 01 - 16, 01 nov. 2021. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/crh/article/view/36219>. Acesso em: 18 mai. 2022.

AGÊNCIA BRASIL. **Brasil é o 3º país em que pessoas passam mais tempo em aplicativos** 2019. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2020-01/brasil-e-o-3o-pais-em-que-pessoas-passam-mais-tempo-em-aplicativos>>. Acesso em: 12 fev. 2023.

ALVES, Giovanni. **Dimensões da precarização do trabalho**: ensaios de sociologia do trabalho. Bauru: Praxis, 2013.

ANDERSON, Perry. Balanço do Neoliberalismo. In: SADER, Emir.; GENTILI, Pablo. (Orgs.). **Pós neoliberalismo**: as políticas sociais e o Estado democrático. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995. P. 09-37.

ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do trabalho**. São Paulo: Boitempo, 1999. (Coleção Mundo do Trabalho).

\_\_\_\_\_. **Os sentidos do trabalho**: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. 2ª ed. São Paulo: Boitempo, 2009.

\_\_\_\_\_.; DRUCK, Graça. A epidemia da terceirização. In: ANTUNES, R. (Org.). **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil Vol. III**. São Paulo: Boitempo, 2014.

\_\_\_\_\_. **O caracol e suas conchas**: ensaio sobre a nova morfologia do trabalho. São Paulo: Boitempo, 2015.

\_\_\_\_\_. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018.

\_\_\_\_\_. Uberização nos leva para a servidão. **União Geral dos Trabalhadores**, 25 de julho de 2019. Disponível em: <http://www.ugt.org.br/index.php/post/22533-Uberizacao-nos-leva-para-a-servidaodizpesquisador>. Acesso em: 27 set. 2021.

\_\_\_\_\_. Empreendedorismo é mito em país que não cria trabalho digno, diz sociólogo. [Entrevista concedida a] Ricardo Marchesan. **UOL**, São Paulo, 14 set. 2019. Disponível em: <<https://economia.uol.com.br/empregos-e-carreiras/noticias/redacao/2019/09/14/entrevista-sociologo-ricardo-antunes-trabalho-emprego-empendedorismo>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Uberização, indústria digital e trabalho 4.0. **Canal da Editora Boitempo**, 20 de outubro de 2020. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=C8g3cn0F4pY>. Acesso em: 20 out. 2021.

\_\_\_\_\_. **Indústria 4.0:** empresas plataformas, consentimento e resistência. In: Antunes, Ricardo (Org). 1ºe - São Paulo: Boitempo, 2020.

BARBOSA JUNIOR, Francisco de Assis. **Gig economy e contrato de emprego:** aplicabilidade da legislação trabalhista aos vínculos de trabalho da nova economia. São Paulo: LTr, 2019.

BARBOSA, Maria José de Souza.; SÁ, Elvira Rocha de. A questão social na Amazônia no capitalismo contemporâneo: o estado do Pará em foco. In: SCHERER, Elenise (Org). **Questão social na Amazônia.** Manaus: Edua, 2009.

BASSO, Pietro. A jornada de trabalho no início do século. In: ANTUNES, Ricardo. **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil III.** São Paulo: Boitempo, 2014.

BEE, Helen. **O ciclo vital.** Tradução Regina Garcez. Porto Alegre: Artmed, 1997.

BEZERRA, Lina Elisabeth Rodrigues. **O sentido do trabalho para os motoristas de aplicativos de Belo Horizonte.** 2019. Dissertação (Mestrado em Administração) – Programa de Mestrado em Administração, Centro Universitário Unihorizontes, Belo Horizonte, 2019. Disponível em: < <https://mestrado.unihorizontes.br/o-sentido-do-trabalho-para-os-motoristas-de-aplicativos-de-belo-horizonte-2/>>. Acesso em: 02 Jan, de 2023.

BEHRING, Elaine Rossetti.; BOSCHETTI, Ivanete. **Política social:** fundamentos e história. São Paulo: Cortez, 2011.

BIHR, Alain. França: pela socialização do aparato de saúde. In: DAVIS, Mike et al. (org.). **Coronavírus e a luta de classes.** [S. l.]: Terra sem Amos, 2020.

BOTSMAN, Rachel; ROGERS, Roo. **O que é meu é seu:** como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo. Porto Alegre: Bookman, 2011.

BRASIL. **Decreto nº 10.282, de 20 de março de 2020.** Regulamenta a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, para definir os serviços públicos e as atividades essenciais. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2020/decreto/D10282.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10282.htm). Acesso em: 12 mar. 2022.

BRUYNE, Paul de. **Dinâmica da pesquisa em ciências sociais:** os pólos da prática metodológica. Rio de Janeiro: F. Alves editora, 1991.

BRUSCHINI, Cristina. Trabalho doméstico: inatividade econômica ou trabalho não remunerado? **Revista Brasileira de Estudos de População**, v. 23, n. 02, pp. 331-353, jul/dez 2006.

CARTA CAPITAL. **O emprego formal desaparece, a pobreza e a desigualdade avançam.** 17 janeiro 2018. Acesso em: 20 jun. 2021.

CASILLI, Antonio.; POSADA, Daniel. The Platformization of Labor and Society. In: GRAHAM, Mark DUTTON, William (orgs.). **Society and the Internet: How Networks of Information and Communication Are Changing our Lives.** Oxford, OxfordUniversity Press, 2019, p. 293-306.

CASTRO, Orlando. **Amazônia: espaço e tempo.** Belém: Vitória, 2013.

COELHO, Helder Santos. **Critérios de inserção de municípios em regiões metropolitanas: o caso de Castanhal na Região Metropolitana de Belém.** Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano) - Universidade da Amazônia, Belém, 2014.

CORECOM PARÁ. **Belém apresenta alta de desemprego durante 1º trimestre de 2020.** Belém: Conselho Regional de Economia do Pará e Amapá, 2020. Disponível em: <https://www.coreconpara.org/copia-aposentados-e-pensionistas-co>. Acesso em: 5 abr. 2022.

CURY, Anay. et al. Trabalho sem carteira assinada e ‘por conta própria’ supera pela 1ª vez emprego formal em 2017, aponta IBGE. **G1.** 31 jan. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/trabalho-sem-carteira-assinada-e-por-conta-propria-supera-pela-1-vez-emprego-formal-em-2017-aponta-ibge.ghtml>. Acesso em: 10 fev. 2023.

CUT, Central Única dos Trabalhadores. **Condições de trabalho, direitos e diálogo social para trabalhadoras e trabalhadores do setor de entrega por aplicativo em Brasília e Recife** / CUT - Secretaria de Relações Internacionais e Instituto Observatório Social: São Paulo: Central Única dos Trabalhadores, 2021.

DAL ROSSO, Sadi. **O ardil da flexibilidade: os trabalhadores e a teoria do valor.** São Paulo: Boitempo, 2017.

DAMBRÓS, Nirsan Grillo Gomes; Ó, Jueliete Lima do. A ascensão da economia de plataforma na era da informação e seus efeitos sobre o trabalho: flexibilização, precarização e repercussões do trabalho uberizado em Portugal. In: **REVISTA do Tribunal Regional do Trabalho da 12ª Região**/Escola Judicial do TRT da 12ª Região. 33. ed. Online: [s. n.], 2021. Disponível em: <https://www.trt12.jus.br/portal/areas/revista/extranet/revistatrt12/033/?fbclid=PAAab3HCxX71tETv0BqKaK2cOzmSIHhPBXFDxY6vPmR6pbevod9ctKIEme0nw>. Acesso em: 12 jul. 2022.

DEDECCA, Cláudio Salvador. Trabalho, tempo e gênero. In: COSTA, Ana Alice; OLIVEIRA, Eleonora M. de; LIMA, Maria E. B. de; SOARES, Vera. **Reconfiguração das relações de gênero no trabalho**, São Paulo: CUT Brasil, 2004.

DEGRYSE, Christophe. Digitalization of the economy and its impact on labourmarkets. **ETUI research paper-working paper**, 2016.

DE STEFANO, Valerio. **The rise of the “just-in-time workforce”**: on-demand crowdwork and labour protection in the “gig-economy”. Genebra: OIT, 2016. Disponível em: [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_protect/---protrav/---travail/documents/publication/wcms\\_443267.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---travail/documents/publication/wcms_443267.pdf). Acesso em: 04 ago. 2021.

DIEESE, Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos. **Infográfico**. São Paulo: 01 de maio de 2022. Disponível em: [https://www.dieese.org.br/infografico/2022/1demaio.html?fbclid=IwAR3nq9xHVudhHF5gEk5zuCTMF61aEbwPf-KN1yAy5\\_uAg8u0KTxDj6Uzfp8](https://www.dieese.org.br/infografico/2022/1demaio.html?fbclid=IwAR3nq9xHVudhHF5gEk5zuCTMF61aEbwPf-KN1yAy5_uAg8u0KTxDj6Uzfp8). Acesso em: 05 de abr. 2022.

ENGELS, Friedrich. **A origem da família, da propriedade privada e do Estado**. 14 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

\_\_\_\_\_. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. Tradução B. A. Schumann; supervisão, apresentação e notas José Paulo Netto. São Paulo: Boitempo, 2010.

ESPING-ANDERSEN, Gosta. **Social Foundations of Post industrial Economies**. Oxford: Oxford University, 1999.

FILGUEIRAS, Vitor Araújo (org.). **Reforma trabalhista no Brasil: promessas e realidade**. Campinas, SP: Curt Nimuendajú, 2019.

\_\_\_\_\_.; ANTUNES, Ricardo. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. In: Antunes, Ricardo (Org). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1ºed. São Paulo: Boitempo, 2020.

\_\_\_\_\_.; CAVALCANTE, Sávio. Um novo adeus à classe trabalhadora? In: Antunes, Ricardo (Org). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1ºed. São Paulo: Boitempo, 2020.

FONTES, Virgínia. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. In: **Colóquio Marx e Marxismo 2016: Capital e poder**, 10o. 2016, Niterói-RJ. Anais, Niterói-RJ, 2017.

FLEMING, Peter. The human capital hoax: work, debt and insecurity in the Era of Uberization. **Organization Studies**, v. 38, n. 5, 2017.

FRANCO, Tânia; DRUCK, Graça; SELIGMANN-SILVA, Edith. As novas relações de trabalho, o desgaste mental do trabalhador e os transtornos mentais no trabalho precarizado. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, São Paulo, v. 35, n. 122, p. 229-248, 2010. Disponível em: <[https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S030376572010000200006%20&script=sci\\_arttext&tlng=pt](https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S030376572010000200006%20&script=sci_arttext&tlng=pt)>. Acesso em: 24 out. 2022.

FRIEDMAN, Gerald Carl. Workers without employers: shadow corporations and the rise of the gig economy. **Rev. Keynesian Econ.**, v. 2, n. 2, 2014.

GALVÃO, Andréia.; KREIN, José Dari. Dilemas da representação e atuação sindical dos trabalhadores precários. In: ENCONTRO NACIONAL DA ABET, 16., 2019, Salvador. **Anais[...]**. Salvador: UFBA, 2019.

GATTI, Bernardete Angelina. **A construção da pesquisa em educação no Brasil**. Brasília: Plano Editora, 2002. Série Pesquisa em Educação.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 3.ed. São Paulo: Atlas, 1987.

\_\_\_\_\_. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2002.

GOLDENBERG, Mirian. **A arte de pesquisar: como fazer pesquisa qualitativa em ciências sociais**. Rio de Janeiro: Record, 2004.

GOLDIN, Claudia. The quiet revolution that transformed women's employment, education, and family. **The American Economic Review**, v. 96, n. 2, pp. 1-21, mai. 2006.

GONSALES, Marco. Indústria 4.0: empresas plataformas, consentimento e resistência. In: Antunes, Ricardo (Org). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1ºed. São Paulo: Boitempo, 2020.

GONZAGA, Gustavo. Rotatividade e qualidade do emprego no Brasil. **Revista de Economia Política**, v. 18, n. 1., 2008.

GRAHAM, Mark.; AWAR, Mohammad Amir. Trabalho digital. In: Antunes, Ricardo (Org). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1ºed. São Paulo: Boitempo, 2020.

GRANEMANN, Sara. Crise econômica e a Covid-19: rebatimentos na vida (e morte) da classe trabalhadora brasileira. **Trabalho, Educação e Saúde** [online]. Rio de Janeiro, 2021, v. 19. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/1981-7746-sol00305>>. Acesso em: 06 jun.2022.

GREGÓRIO, Anderson Manoel da Silva; MENDES, Amilcar Carvalho. Characterization of sedimentary deposits at the confluence of two tributaries of the Pará River Estuary (Guajará Bay, Amazon). **Continental Shelf Research**, n. 29, p. 609-618, 2009.

GROHMANN, Rafael. Plataformização do trabalho: entre a dataficação, a financeirização e a racionalidade neoliberal. **Revista Eptic**, v. 22, n. 1, p. 107- 122. 13 fev. 2020. Disponível em: <https://seer.ufs.br/index.php/eptic/article/view/12188>. Acesso em: 13 abr. 2021.

GHIRALDELLI, Reginaldo. Crônica de uma crise pandêmica anunciada e suas implicações para o trabalho e os direitos. In: NEVES, Angela Vieira, and GHIRALDELLI, Reginaldo., eds. **Trabalho, democracia e participação no Brasil** [online]. Brasília: Editora UnB, 2022, pp. 27-58. ISBN: 978-65-5846-130-2.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1992.

\_\_\_\_\_. **O Novo Imperialismo**. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

\_\_\_\_\_. **O neoliberalismo: história e imbricações**. São Paulo: Editora Loyola, 2008.

\_\_\_\_\_. **17 contradições e o fim do capitalismo**. São Paulo: Editora Boitempo, 2016.

IAMAMOTO, Marilda Villela. **Serviço Social em tempo de capital fetiche: capital financeiro, trabalho e questão social**. São Paulo: Cortez, 2007.

\_\_\_\_\_. **O Serviço Social na Contemporaneidade: trabalho e formação profissional**. 26. ed. São Paulo: Cortez, 2015.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Dados da Área Territorial Brasileira, Consulta por Município** - Resultados. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/areaterritorial/area.php?nome=%>>. Acesso em: 14 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Censo demográfico 2022. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/22827-censo-demografico-2022.html>>. Acesso em: 24 abr. 2023.

\_\_\_\_\_. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios- Pnad: **síntese de indicadores 2015**. Rio de Janeiro, IBGE, 2016. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv98887.pdf> acesso em: 30 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Continua- **Pnad Continua indicadores mensais produzidos com informações do trimestre móvel terminado em janeiro de 2018**. Rio de Janeiro, IBGE, 2018. Disponível em: [https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com\\_mediaibge/arquivos/4581438d7e04a73acde241d3327e4187.pdf](https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com_mediaibge/arquivos/4581438d7e04a73acde241d3327e4187.pdf); acesso em: 14 jul. 2021.

\_\_\_\_\_. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Continua – **Pnad: trimestre móvel- dezembro de 2017 a fevereiro de 2018**. Rio de Janeiro, IBGE, 2018. Disponível em: <[ftp://ftp.ibge.gov.br/Trabalho e Rendimento/Pesquisa Nacional por Amostra de Domicilios\\_continua/Mensal/Comentarios/pnade\\_201802\\_comentarios.pdf](ftp://ftp.ibge.gov.br/Trabalho_e_Rendimento/Pesquisa_Nacional_por_Amostra_de_Domicilios_continua/Mensal/Comentarios/pnade_201802_comentarios.pdf); Acesso em: 30 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. PNAD Continua: **taxa de desocupação é de 12,7% e taxa de subutilização é de 25,0% no trimestre encerrado em março de 2019**. Agência IBGE Notícias, 30 abr. 2019. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/24284-pnad-continua-taxa-de-desocupacao-e-de-12-7-e-taxa-de-subutilizacao-e-de-25-0-no-trimestre-encerrado-em-marco-de-2019>; Acesso em: 20 mai. 2022.

\_\_\_\_\_. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) - PNAD Contínua: **mercado de trabalho brasileiro - 1º trimestre de 2019 e 16 de maio de 2019**. Brasília: IBGE, 2019. Disponível em: <https://static.poder360.com.br/2019/05/Pnad-continua-ibge-desemprego.pdf>. Acesso em: 15 dez. 2021.

\_\_\_\_\_. "**Desemprego cai em 16 estados em 2019, mas 20 têm informalidade recorde**", Agência IBGE Notícias, 14 fev. 2020; disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/26913-desemprego-cai-em-16-estados-em-2019-mas-20-tem-informalidade-recorde>>; acesso em: 15 jan. 2022.

\_\_\_\_\_. **Pesquisa nacional por amostra de domicílios PNAD Contínua. Taxa de desocupação. Brasília: IBGE, 2021**. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/201-agencia-de-noticias/releases/31731-pnad-continua-taxa-de-desocupacao-e-de-13-7-e-taxa-de-subutilizacao-e-de-28-0-no-trimestre-encerradoem-julho/>. Acessado em: 28 mar.2022.

\_\_\_\_\_. **Taxa de desemprego 1 trimestre de 2022**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>. Acesso em: 1 jun. 2022.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Relatório de pesquisa caracterização e quadros de análise comparativa da governança metropolitana no Brasil**: arranjos institucionais de gestão metropolitana (componente 1). Rio de Janeiro: IPEA, 2015. Disponível em: < [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5168/1/RP\\_governanca-Belem.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5168/1/RP_governanca-Belem.pdf)>. Acesso em: 02 fev. 2022.

\_\_\_\_\_. **Carta de Conjuntura**. Brasília: IPEA, N. 53, 4º trimestre de 2021. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura>. Acesso em: 15 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Carta de Conjuntura. **Mercado de trabalho**. Brasília: IPEA, N. 52, 3º trimestre de 2021. Disponível em:

< [https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/210714\\_nota\\_trabalho\\_remoto.](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/210714_nota_trabalho_remoto.)>. Acesso em: 15 mar. 2022

KAMEYAMA, Nobuco. **Concepção de teoria e metodologia**. São Paulo: Cortez, 1989. (Cadernos ABESS, n. 3).

KOSIK, Karel. **Dialética do concreto**. Tradução: Célia Neves e Alderico Toríbio, 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

KRAMER, Josiane Caldas. **A economia compartilhada e a Uberização do trabalho**: utopias do nosso tempo? 2017. Dissertação (Mestrado em Direito) – Programa de Pós-Graduação em Direito, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2017. Disponível em: < <https://acervodigital.ufpr.br/handle/1884/47786?show=full>>. Acesso em 25 de dez. 2022.

KREIN, José Darin et al.. Flexibilização das relações trabalhistas: insegurança para os trabalhadores. In KREIN, José Darin.; GIMENEZ, Denis Maracci.; SANTOS, Anselmo Luis dos. **Dimensões críticas da reforma trabalhista no Brasil**. Campinas: Curt Nimuendajú, 2018.

\_\_\_\_\_.; OLIVEIRA, Roberto Vêras de. Para além dos discursos: impactos efetivos da Reforma nas formas de contratação. In: KREIN, J. D.; OLIVEIRA, R. V.; FILGUEIRAS, V. A.. **Reforma trabalhista no Brasil**: promessas e realidade. Campinas: Editora Curt Nimuendajú, 2019.

LEAL, Aluísio Lins. Uma Sinopse histórica da Amazônia. In: TRINDADE, José R. e MARQUES, Gilberto (orgs) **Revista de Estudos Paraenses**. Edição Especial – IDESP. Belém, IDESP, 2010.

LESSA, Sergio. **O processo de produção e reprodução social: trabalho e sociabilidade**. In Capacitação em serviço social e política social: módulo 2: reprodução social, trabalho e serviço social. Brasília. UNB. Centro de Educação Aberta, Continuada a Distância. 1999 (p. 20-33)

\_\_\_\_\_. **Serviço Social e trabalho**: porque o Serviço Social não é trabalho. 4. ed. Maceió: Coletivo Veredas, 2016.

LIMA, Carlos Alberto Ferreira. **Financiamento público e Crise**. [s.l.]: [s.n.], 2006.

LIMA, Jacob Carlos. Participação, empreendedorismo e autogestão: uma nova cultura do trabalho?. **Revista Sociologias**, Porto Alegre, ano 12, no 25, 2010.

LUKÁCS, György. **Para uma ontologia do ser social I**. São Paulo: Boitempo, 2012.

LOIOLA, Ana Clara Bezerra; GUARDIA, Giovanna Sarmiento Della. Uberização e relações de trabalho –: posicionamento adotado no Brasil e no mundo. *In: REVISTA do Tribunal Regional do Trabalho da 12ª Região*/Escola Judicial do TRT da 12ª Região. 33. ed. Online: [s. n.], 2021. Disponível em:

<https://www.trt12.jus.br/portal/areas/revista/extranet/revistatrt12/033/?fbclid=PAAab3HCxX71tETv oBqKaK2cOzmSIHhPBXFDxY6vPmR6pbevod9ctKIEme0nw>. Acesso em: 12 jul. 2022.

MAIOR, Jorge Luiz Souto. **Relação de Emprego & Direito do Trabalho**. São Paulo: LTr, 2007.

MARINI, Ruy Mauro. **Dialética da Dependência**. Petrópolis: Editora Vozes, 2000

MANDEL, Ernest. **O Capitalismo Tardio**. SP, abril Cultural, 1982.

MARX, Karl. **O capital**. V. I, tomo 1. São Paulo: abril Cultural, 1983.

\_\_\_\_\_. **O capital: Crítica da economia Política**. São Paulo: abril Cultural, 1989, v. 1.

\_\_\_\_\_. **O capital**: crítica da economia política. Livro 1. 1ª ed. Revista. São Paulo: Boitempo, 2015.

\_\_\_\_\_. “Glosas Críticas Marginais ao Artigo ‘O Rei da Prússia e a Reforma Social’ de um Prussiano”. In: MARX, Karl e ENGELS, Friedrich. **As lutas de Classes na Alemanha**. São Paulo: Boitempo, 2010.

\_\_\_\_\_.; Engels, Friedrich. **Manifesto do Partido Comunista**. Estud. Avançados, (1998).

\_\_\_\_\_. **Manifesto Comunista**. 3ª reimpressão. São Paulo: Boitempo, 2014. Introdução de Osvaldo Coggiola; texto principal e os prefácios de Marx e Engels de diversas edições.

MARCHESAN, Ricardo. Empreendedorismo é mito em país que não cria trabalho digno, diz sociólogo. **UOL, São Paulo**, set. 2019. Seção Empregos e Carreiras. Disponível em: [https://economia.uol.com.br/empregos-ecarreiras/noticias/redacao/2019/09/14/entrevistasociologo-ricardo-antunes-trabalho-emprego-empreendedorismo.htm?utm\\_source=facebook](https://economia.uol.com.br/empregos-ecarreiras/noticias/redacao/2019/09/14/entrevistasociologo-ricardo-antunes-trabalho-emprego-empreendedorismo.htm?utm_source=facebook). Acesso em: 8 fev. 2022.

MATTOS, Marcelo Badaró. **A classe trabalhadora: de Marx ao nosso tempo**. 1ªed. São Paulo: Boitempo, 2019.

MÉSZÁROS, István. **Para Além do Capital**. São Paulo: Boitempo/ Editora Unicamp, 2002.

\_\_\_\_\_. **Economia, política e tempo disponível**, In, Margem esquerda 1, São Paulo: Boitempo, 2003.

\_\_\_\_\_. **A crise estrutural do capital**. 2. ed. rev. e ampliada. São Paulo: Boitempo, 2011.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **O desafio do conhecimento**. São Paulo: Hucitec, 1993.

\_\_\_\_\_. **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2001.

\_\_\_\_\_.; DESLANDES, Suely Ferreira.; GOMES, Romeu. **Pesquisa Social: teoria, método e criatividade**. 28. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

MODA, Felipe Bruner. **O trabalho dos motoristas da Uber: uma descrição densa e algumas análises**. 2020. Dissertação (Mestrado) - Curso de Ciências Sociais da Universidade Federal de São Paulo, São Paulo, 2020. Disponível em: <http://www.niepmarx.blog.br/MM2019/Trabalhos%20aprovados/MC561.pdf>. Acesso em 09 jul. 2022.

MORAES, Rodrigo Bombonati de Souza.; OLIVEIRA, Marco Antonio Gonsales de.; ACCORSI, André. Uberização do trabalho: a percepção dos motoristas de transporte particular por aplicativo. **Revista Brasileira de Estudos Organizacionais**, v. 6, n. 3, p. 647-681, dez. 2019.

MOREIRA, Eidorfe. **Belém e sua expressão geográfica**. Belém: Imprensa universitária, 1966.

MOTA, Ana Elizabete; AMARAL, Ângela Santana de. Reestruturação do capital, fragmentação do trabalho e Serviço Social. In: MOTA, Ana Elizabete (Org.). **A nova fábrica de consensos**. São Paulo: Cortez, 1998.

Motoristas e entregadores de app protestam contra aumento de combustível e cobram reajuste de remuneração. **Porta G1 Ceará**, Ceará, 29 março 2022. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2022/03/29/motoristas-e-entregadores-de-app-protestam-contra-aumento-de-combustivel-e-cobram-reajuste-de-remuneracao.ghtml>>. Acesso em: 23 abr. 2022.

Motoristas de aplicativo protestam em Brasília após mortes de colegas e voltam a pedir mais segurança. **Portal G1 Distrito Federal**. Brasília, 10 fevereiro 2020 Disponível em: <<https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2020/02/10/motoristas-de-aplicativo-protestam-em-brasilia-por-mais-seguranca-apos-mortes-de-colegas.ghtml>>. Acesso em: 23 abr. 2022.

MOURÃO, Bruno Marcelo Antunes. Reflexos da pandemia na crise do emprego: empreendedorismo ou autogestão? . In: **REVISTA do Tribunal Regional do Trabalho da 12ª Região/Escola Judicial do TRT da 12ª Região**. 33. ed. Online: [s. n.], 2021. Disponível em: <https://www.trt12.jus.br/portal/areas/revista/extranet/revistatrt12/033/?fbclid=PAAb3HCxX71tETv0BqKaK2cOzmSIHhPBXFDxY6vPmR6pbevod9ctKIEme0nw>. Acesso em: 12 jul. 2022.

Entregadores e motoristas de aplicativos fazem protesto e cobram aumento de remuneração, no Grande Recife. **Portal G1 Pernambuco**. Pernambuco, 29 março 2022. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2022/03/29/motoristas-de-aplicativos-e-entregadores-fazem-protesto-e-cobram-reajuste-de-remuneracao-no-grande-recife.ghtml>>. Acesso em: 15 abr. 2022.

Motoristas da Uber protestam em frente à sede da empresa, na Zona Oeste de SP. **Portal G1 São Paulo e TV Globo**. São Paulo, 18 abril 2022. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2022/04/18/motoristas-da-uber-protestam-em-frente-a-sede-da-empresa-na-zona-oeste-de-sp.ghtml>>. Acesso em: 15 abr. 2022.

Motoristas de aplicativo protestam contra altas taxas no serviço em Belém. **Portal G1 Pará**. Belém, 09 novembro 2020 Disponível em: <<https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2020/11/09/motoristas-de-aplicativo-protestam-contra-altas-taxas-no-servico-em-belem.ghtml>>. Acesso em: 29 abr. 2022.

NASCIMENTO, Nádia Socorro Fialho. **AMAZÔNIA E DESENVOLVIMENTO CAPITALISTA: ELEMENTOS PARA UMA COMPREENSÃO DA “QUESTÃO SOCIAL” NA REGIÃO**. 2006. Tese (Doutorado em Serviço Social) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, RIO DE JANEIRO, 2006.

\_\_\_\_\_.; SÁ, Maria Elvira Rocha de. Da acumulação primitiva à moderna expropriação na Amazônia paraense: reflexões à luz da teoria crítica. **Germinal: marxismo e educação em debate**, [S. l.], v. 13, n. 2, p. 381–393, 2021. DOI: 10.9771/gmed.v13i2.45090. Disponível em: <<https://periodicos.ufba.br/index.php/revistagerminal/article/view/45090>>. Acesso em: 7 jan. 2023.

NETTO, José Paulo. Repensando o balanço do neoliberalismo. In: SADER, Emir.; GENTILI, Pablo. (Orgs.). **Pós-neoliberalismo: as políticas sociais e o Estado democrático**. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1995. P. 09-37.

\_\_\_\_\_. **Capitalismo Monopolista e Serviço Social**. São Paulo: Cortez, 2011.

\_\_\_\_\_. **Introdução ao estudo do método de Marx**. São Paulo: Expressão Popular, 2011.

\_\_\_\_\_. **Ditadura e serviço social: uma análise do serviço social no Brasil pós-64**. 17a ed. São Paulo: Cortez, 2015.

\_\_\_\_\_. Uma face contemporânea da barbárie. **Revista Novos Rumos**, [S. l.], v. 50, n. 1, 2022. DOI: 10.36311/0102-5864.2013.v50n1.3436. Disponível em: <<https://revistas.marilia.unesp.br/index.php/novosrumos/article/view/3436>>. Acesso em: 7 jan. 2023.

\_\_\_\_\_.; BRAZ, Marcelo. **Economia Política: uma introdução crítica**. São Paulo: Cortez, 2006.

NOLETO, Rafael. **Caipira, Mulata, Simpatia e Gay: reflexões sobre gênero, raça e sexualidade nos concursos de miss das festas juninas em Belém – Pará**. 18º REDOR, 2014. UFPE. Disponível em: <<http://www.ufpb.br/evento/index.php/18redor/18redor/paper/viewFile/762/840>>. Acesso em: 10 de julho de 2021.

NONNENMACHER, Renata Favretto. **Estudo do comportamento do consumidor de aplicativos móveis**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Curso de Administração, Departamento de Ciências Administrativas, UFRGS, Porto Alegre, 2012. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/78327/000891977.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 12 de mai. 2023

OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à razão dualista - O ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo, 2013.

OPAMET. Observatório Paraense do Mercado de Trabalho. 2022. Página inicial. Disponível em: <<https://opamet.com.br/wp49/>>. Acesso em: 08 fev. 2023.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE (OMS). **Folha informativa sobre COVID-19**. Brasília: OPAS/OMS, 2022. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/covid19>. Acesso em: 15 abr. 2022.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO - OIT. Decent work and the informal economy. Geneva: OIT, 2002.

\_\_\_\_\_. Agenda Nacional de Trabalho Decente. Brasília: OIT, 2006

PAPALIA, Diane E.; OLDS, Sally Wendkos; FELDMAN, Ruth Duskin. **Desenvolvimento humano**. 12. ed. Porto Alegre: Artmed, 2013

PARENZA, Cidriana Tereza. Trajetórias: um instrumento de análise da participação do trabalhador no mercado de trabalho. In: **Revista Serviço Social e Sociedade**, nº 93. São Paulo: Cortez, 2008.

PEREIRA, Potyara Amazoneida. **Necessidades Humanas**: subsídios à crítica dos mínimos sociais. São Paulo: Cortez, 2002.

PINTO, Álvaro Vieira. O Conceito da Tecnologia. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.

\_\_\_\_\_. O conceito da tecnologia. Rio de Janeiro: Contraponto, 2015.

PINTO, Geraldo Augusto. **A organização do trabalho no século 20**: Taylorismo, Fordismo e Toyotismo. São Paulo: Expressão Popular 2007.

\_\_\_\_\_. A Indústria 4.0 na cadeia automotiva: a Mercedes-Benz em São Bernardo do Campo. In: Antunes, Ricardo (Org). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1ªed. São Paulo: Boitempo, 2020.

PINHEIRO, Silvia Silva Martins.; SOUZA Marcia de Paula.; GUIMARÃES, Karoline Claudino. Uberização: a precarização do trabalho no capitalismo contemporâneo. **Revista Serviço Social em Debate**, [S. l.], v.1, n.2, p. 53-68, 2018. Disponível em: <<https://revista.uemg.br/index.php/serv-soc-debate/article/view/3923>>. Acesso em: 6 mai. 2023.

POCHMANN, Marcio. **Nova classe média?** O trabalho na base da pirâmide social brasileira. São Paulo: Boitempo, 2012.

\_\_\_\_\_. A terceirização e a uberização do trabalho no Brasil. **Blog da Boitempo**, em 24 de agosto de 2016. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2016/08/24/a-terceirizacao-e-a-uberizacao-dotrabalho-no-brasil//>>. Acesso em: 25 set. 2020.

\_\_\_\_\_. A uberização leva à intensificação do trabalho e da competição entre os trabalhadores. [Entrevista cedida a] André Antunes. **EPSJV/Fiocruz**. 09/11/2016. Disponível em: <http://www.epsjv.fiocruz.br/noticias/entrevista/auberizacao-leva-a-intensificacao-do-trabalho-e-da-competicao-entre-ostrabalhadores>. Acesso em: 25 agos. 2021.

PONTES, Reinaldo Nobre. **Mediação e serviço social**: um estudo preliminar sobre a categoria teórica e sua apropriação pelo serviço social. 2. ed. rev. São Paulo: Cortez, 1997.

PRAUN, Luci.; ANTUNES, Ricardo. A demolição dos direitos do trabalho na era do capitalismo informacional-digital. In: Antunes, Ricardo (Org). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1ªed. São Paulo: Boitempo, 2020.

PREVITALI, Fabiana Santana. FAGIANI, Cílon César. Trabalho Digital e Educação no Brasil. In: ANTUNES, Ricardo (Org.). **Uberização, Trabalho Digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo. 2020b. p. 217-236.

PRATES, Jane Cruz. A Fundamentação marxiana para a formação e trabalho do Assistente Social no Brasil. **Textos & Contextos**, Porto Alegre, v. 19, n. 2, p. 1-9, dez. 2020. Disponível em: <https://revistaseletronicas.pu crs.br/ojs/index.php/fass/article/view/39639/26512>. Acesso em: 15 abr. 2021.

PNUD; IPEA; FJP. **Atlas do Desenvolvimento Humano**. Brasília: PNUD Brasil, 2010.

\_\_\_\_\_. Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil. **IDHM, Municipal, 2000 e 2010**. Brasília: PNUD Brasil, 2013. Disponível em: <http://www.atlasbrasil.org.br/perfil/municipio/150140> Acesso em: 15 set. 2021.

ROSENBLAT, Alex.; STARK, Luke. Algorithmic Labor and Information Asymmetries: A Case Study of Uber's Drivers. **International Journal of Communication**, N. 10, 2016.

SÁ, Maria Elvira Rocha de.; NASCIMENTO, Nádia Socorro Fialho.; SILVA, Thais Sousa. Notas sobre desenvolvimento e desigualdades sociais na Amazônia brasileira. In: 7º Encontro Internacional de Política Social e 14º Encontro Nacional de Política Social, v. 1, n. 1, 2019, Vitória (ES). **Anais Eletrônico** [...] Vitória (ES): periódicos UFES, 2019. 01-12. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/einps/article/view/25337>. Acesso em: 02 jun. 2022.

SALAMA, Pierre. A trama do neoliberalismo. In: SADER, Emir.; GENTILI, Pablo. (Orgs.). **Pós-neoliberalismo: as políticas sociais e o Estado democrático**. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1995.

SANTANA, Joana Valente. FERREIRA, Benedito de Jesus Pinheiro. Teoria social e compreensão da realidade social para uma práxis revolucionária. **Textos & Contextos**. Porto Alegre. v. 15, n. 2, p. 275 - 292, ago./dez. 2016.

SENA, Ana Laura. **O trabalho informal nas ruas e praças de Belém: estudo sobre o comércio ambulante de produtos alimentícios**. Belém: NAEA (Núcleo de Altos Estudos Amazônicos) / UFPA, 2022.

SILVA, Amanda Moreira da. A Uberização do trabalho docente no Brasil: uma tendência de precarização no século XXI. **Revista Serviço Social em Debate**, v. 17, n. 34, p. 229-251, 2019. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/trabalhonecessario/article/view/38053>. Acesso em: 08 de mar. 2023.

SUNDARARAJAN, Arun. **Economia compartilhada: o fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão**, Tradução de André Botelho. São Paulo: Ed Senac-SP. 2018.

SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. São Paulo: Edipro, 2016.

SRNICEK, Nick. **Platform Capitalism**. Cambridge: Polity Press, 2017.

SLEE, Tom. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. São Paulo: Elefante, 2017.

STANDING, Guy. O precariado e a luta de classes. **Revista Crítica de Ciências Sociais**. Coimbra, n. 103, 2014.

\_\_\_\_\_. **O precarizado: a nova classe perigosa**. Belo Horizonte: Autêntica 2014.

STEWART, Andrew.; STANFORD, Jim. Regulating work in the gig economy: what the options?. **Economic and Labour Relations Review**, v. 28, n. 3, 2017.

TAVARES, Maria Goretti da Costa. A Formação Territorial do Espaço Paraense: dos fortes à criação de municípios. **Revista Acta Geográfica**, Belém, v. 3, n. 2, p. 59-83, jul. 2008.

TAVARES, Maria Augusta. **Informalidade e precarização do trabalho: a nova trama da produção capitalista**. 1ºed- São Paulo: Cortez Editora, 2021.

TAYLOR, Frederick Winslow. **Princípios da administração científica**. São Paulo: Editora Atlas S.A., 1990.

TEIXEIRA, Solange Maria. Envelhecimento e trabalho no tempo de capital: implicações para a proteção social no Brasil. São Paulo: Cortez, 2008.

TEIXEIRA, Joaquina Barata. Meio ambiente, Amazônia e serviço social. **Revista em Pauta**, Rio de Janeiro, n. 2, p. 141-152. 2008.

TELLES, Vera da Silva. Mutações do trabalho e experiência urbana. **Tempo Social**, n. 18, v. 1, 2006.

TONET, Ivo. “Qual política social para qual emancipação?”. In: **Revista SER Social**, Brasília, v. 17, n. 37, p. 279-295, jul.-dez./2015.

TONELO, Iuri. Uma nova reestruturação produtiva pós-crise de 2008?. In: Antunes, Ricardo (Org). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1ªed. São Paulo: Boitempo, 2020.

TUDOCELULAR.COM. **Brasil é um dos países que mais desenvolve aplicativos no mundo**. 2018. Disponível em: <<https://www.tudocelular.com/curiosidade/noticias/n122783/brasil-desenvolvimento-apps-smartphones.html>>. Acesso em: 6 nov. 2022.

UBER. **Afinal, qual é a nota mínima exigida pela Uber?** 2018. Disponível em: <https://uberbra.com/afinal-qual-e-a-nota-minima-exigida-pelauber/>. Acesso em: 20 mai. 2020.

\_\_\_\_\_. **Fatos e Dados sobre a Uber**. 1º maio 2019. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 10 novembro 2020.

\_\_\_\_\_. **Uber Technologies Inc**. 2023. Disponível em: < <https://www.uber.com/br/pt-br/>>. Acesso em: 05 fev. 2023.

VELOSO, Renato. **Serviço Social, tecnologia da informação e trabalho**. São Paulo: Cortez, 2011.

VELOSO, Renato. As potencialidades contraditórias das tecnologias da informação. 2.ed. Rio de Janeiro: Contemporânea, 2011.

WAJNMAN, Simone et alli. (2004). Os idosos no mercado de trabalho de trabalho tendências e consequências. In: CAMARANO, Ana Amélia (org.). **Os novos idosos brasileiros: muito além dos 60?** Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA)

ZANETTI, Robson. E-Book: **Assédio Moral no Trabalho**. Conteúdo Jurídico, Brasília-DF: 2014. Disponível em: <<http://www.conteudojuridico.com.br/?artigos&ver=5.22743&seo=1>>. Acesso em: 18 maio 2022.

## APÊNDICE

### APÊNDICE A – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

TÍTULO DA PESQUISA: “A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO NAS PARTICULARIDADES DE BELÉM-PA”.

Prezado (a) participante,

Estamos convidando você a participar da Pesquisa intitulada **A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO NAS PARTICULARIDADES DE BELÉM-PA**, de responsabilidade de Renato Soares de Aquino, mestrando do Programa de Pós-Graduação em Política Social – PPGPS, do Departamento de Serviço Social da Universidade Federal de Brasília – SER, na Área de Concentração: Estado, Políticas Sociais e Cidadania, orientado pelo Prof. Dr. Reginaldo Ghiraldelli.

O objetivo da pesquisa é analisar as condições e transformações que o processo de uberização do trabalho provocou na vida de trabalhadores uberizados do município de Belém - PA. Analisar no sentido de compreender as transformações que ocorreram no mundo do trabalho e as suas consequências para os trabalhadores.

O (a) entrevistado (a) receberá todos os esclarecimentos necessários antes e no decorrer da pesquisa, a qual, sua participação contará como uma entrevista semiestruturada, sendo gravada, a partir da assinatura deste Termo. Vale destacar que seu anonimato e as informações dadas serão mantidas, não sendo revelados nomes ou qualquer possibilidade de identificação. Sua colaboração não apresentará riscos, não há despesas pessoais para o participante em qualquer fase do estudo. Além disso, esta pesquisa não contará com qualquer tipo de compensação financeira pela sua participação

Você é livre caso queira colaborar com o estudo, bem como para interromper sua participação/colaboração se caso achar necessário. Os dados coletados irão fazer parte da dissertação de mestrado do Programa de Pós-Graduação em Política Social – PPGPS/UnB, o qual será apresentado de forma escrita e oral à banca examinadora.

Este projeto foi revisado e aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa do Instituto de Ciências Humanas da Universidade de Brasília - CEP/IH. As informações com relação à assinatura do TCLE ou os direitos do sujeito da pesquisa podem ser obtidos através do e-mail do CEP/IH [cep\\_ih@unb.br](mailto:cep_ih@unb.br).

Caso tenha qualquer dúvida em relação a pesquisa, entrar em contato pelo telefone (91) 98205-9004 ou pelo e-mail: [renato-s.a@hotmail.com](mailto:renato-s.a@hotmail.com).

---

Renato Soares de Aquino  
Mestrando em Política Social –  
PPGPS/UNB

Eu \_\_\_\_\_, li e/ou ouvi o esclarecimento acima e compreendi para que serve o estudo e qual procedimento a que serei submetido. A explicação que recebi esclarece os riscos e benefícios do estudo. Eu entendi que sou livre para interromper minha participação a qualquer momento, sem justificar minha decisão. Sei que meu nome não será divulgado, que não terei despesas e não receberei dinheiro por participar do estudo. Eu concordo em participar do estudo.

Belém, \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ .

---

Assinatura do sujeito ou seu responsável legal

## APÊNDICE B – ROTEIRO PARA ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA

### 1. Identificação

Idade:

Escolaridade:

Cidade:

Bairro:

Profissão:

Sexo: M ( ) F ( )

Cor/Etnia: Amarelo ( ) Branco ( ) Preto ( ) Pardo ( ) Indígena ( )

### 2. Situação Familiar

Casado ( ) Solteiro ( ) Divorciado ( ) União Estável ( ) Outro ( )

Filhos? Caso sim, quantos?

### 3. Qual sua situação Econômica?

Autônomo ( ) Pensionista ( ) Aposentado(a) ( ) Benefício BPC ( ) Carteira Assinada ( ) Outros ( ) \_\_\_\_\_

### 4. Moradia

Alugada ( ) Própria ( ) Cedida ( ) Outro ( )

5. Quais suas experiências profissionais antes de trabalhar para a empresa Uber?

6. Caso desenvolva outro tipo de atividade remunerada qual seria e quanto tempo você disponibiliza para ela?

7. Você é motorista de outro ou outros aplicativos? Caso sim, fale um pouco sobre.

8. O que levou você a se tornar motorista da empresa Uber?

9. Há quanto tempo você trabalha para a empresa Uber?

10. Quanto tempo você disponibiliza para realizar os serviços da empresa Uber? Em outras palavras, quanto tempo você passa dirigindo?

11. Hoje você como motorista de aplicativo se considera, trabalhador da empresa Uber? Autônomo? Empreendedor? Microempresário? Outro?

12. Caso se considere empreendedor ou microempresário, o que isso significa para você? Existe benefícios? Se sim, quais?

13. Sobre os meios para realização de tal atividade, o carro é próprio? Quitado? Financiado? Alugado? Empréstado?

14. Quais os tipos de investimentos que você realiza para poder executar seu trabalho?

15. Quais auxílios a empresa Uber proporciona para os seus motoristas?

16. Você considera o sistema de avaliação por estrela da empresa justo? Fale um pouco sobre.

17. Sobre a sua relação com a empresa Uber, você mantém contato direto com ela? Existe algum meio, além do aplicativo para se comunicarem?
18. Você se considera livre para executar seu trabalho?
19. Sobre não existir um patrão, ter liberdade para fazer seu horário de trabalho, ter uma renda extra ou ser bem remunerado pelo serviço, o que você acha dessas colocações?
20. Nesse período enquanto motorista da empresa já ocorreu alguma situação desagradável ou de risco? Exemplo: problemas com o carro, acidentes, assaltos e entre outros. Caso sim, houve suporte por parte da empresa?
21. Existe algum tipo de proteção para vocês trabalhadores uberizados? Por exemplo: Em algum momento você precisou se ausentar do trabalho de Uber? Caso sim, qual o motivo? E como ficou sua renda?
22. Sobre sua renda, qual a média e o valor é compatível para atender suas necessidades básicas?
23. Como você observa a relação empresa X motorista.
24. Conhece, participa ou já ouviu falar sobre entidades sindicais que representam os motoristas de aplicativos?
25. Caso conheça, faça parte ou teve algum tipo de contato com o sindicato e órgãos representativos, você poderia falar como foi?
26. O que você acha dessas entidades? Como observa elas em relação aos motoristas de aplicativo?
27. Você já teve contato com outros sindicatos? Caso sim, quais?
28. Sobre manifestações e paralizações, já participou dos atos? Qual sua opinião?
29. Você tem contato com outros motorista de aplicativo? Caso sim, como e por onde se dar esse contato?
30. Durante a pandemia você contraiu o vírus da Covid-19? Caso sim, consegue ter ideia de onde possa ter contraído o vírus?
31. Caso tenha tido Covid-19, como ficou sua situação financeira? Teve algum tipo de benéfico ou auxílio?
32. Como ficou seu trabalho de motorista da Uber nesse período de pandemia e quais suportes a empresa proporcionou?
33. Caso exista, quais suas maiores dificuldades e benefícios enquanto motorista de aplicativo?
34. Como você se enxerga futuramente em relação ao seu trabalho como motorista da Uber?